

# DP **KONTAKT**

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

## Výroční zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky v Praze

Dovolte mi, abych několika větami zhodnotil přípravu a průběh Výročního zasedání MMF a SSB z pohledu jejich významu, spolupráce s mimopodnikovými orgány a organizacemi, koordinace v rámci naší společnosti, ale především z pohledu jejich hodnocení pořadatelem a orgány města.

Akce byla svým rozsahem i významem zdaleka nejdůležitější v tomto roce. V rámci přípravy bylo učiněno mnoho – od nákupu nových nízkopodlažních autobusů, technického zabezpečení (radiostanice, mobilní telefony, zřízení a vybavení dočasných dispečerských pracovišť, realizace informačního systému a podobně), provozního a personálního zajištění (dostatečný počet řidičů a dispečerů, jejich seznámení s akcí a proškolení) až po bezpečnostní opatření jednotlivých objektů naší společnosti.

Vlastní průběh akce, především pak průběh pravidelné i mimořádné dopravy ve dnech 26. a 27. září, prokázal oprávněnost našich předchozích opatření, ale i vřehodu uceleného a jednotného operativního řízení v úzké spolupráci s pořadatelem a orgány dopravní a pořádkové policie.

Podařilo se nám zajistit přepravu, ale především bezpečnost všech účastníků obou zasedání tak, aby

v žádném okamžiku nedošlo ke střetu s demonstranty. Po dobu demonstrací bylo nutno uzavřít i některé stanice metra (zamezení přístupu do oblasti Pankráckého náměstí právě tunely metra), pro část přepravy účastníků v úterý 26. září večer bylo naopak nutno využít i metro (oblast Kongresového centra byla dopravně zcela uzavřena kvůli střetu policie s demonstranty).

Nelze zapomenout ani na opatření v pravidelné tramvajové dopravě (odklony linek, mimořádný úklid tramvajových tratí a podobně).

Celkové hodnocení samozřejmě odhalilo i některé chyby (řízení dopravy v krizových stavech, změny dopravního režimu v období předčasného ukončení celého zasedání). Z těchto chyb si můžeme vzít poučení pro příští akce obdobného charakteru, stydět se za ně však rozhodně nemusíme.

Na závěr bych chtěl využít této příležitosti a předat všem pracovníkům naší společnosti poděkování pořadatele zasedání (české i americké strany) a představitelů města za perfektní zvládnutí této akce a účinnou spolupráci při její realizaci v rámci všech zainteresovaných složek.

**Jan Cibulka, dispečink MHD**

## Autobusová doprava při Výročních zasedáních Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky v Praze

Na sklonku léta letošního roku, poprvé v historii České republiky, probíhala v našem hlavním městě Výroční zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky (VZ MMF/SSB). Významem těchto zasedání, jejich přínosem pro naši republiku, jakož i přípravami na tuto bezpochyby nejvýznamnější akci v letošním roce, se již neschětněkrát zabývala různá média a není ani smyslem tohoto příspěvku se jimi blíže zabývat.



Pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost, který po celou dobu konání VZ MMF/SSB zajišťoval přepravu delegátů, účast na této akci představovala jeden z nejprestížnějších a zároveň organizačně a dopravně nejobtížnějších úkolů v celé dosavadní historii. Tyto skutečnosti se odrazily i v rozsahu a způsobu příprav, při nichž byly využity

i nové, dosud nepoužité postupy a prvky.

Pro ilustraci předchozích tvrzení a pro představu, o jaký druh a rozsah dopravy se vlastně při VZ MMF/SSB jednalo, lze využít několik následujících faktů:

- delegáti byli ubytováni celkem v 31 hotelech,
- pro přepravu delegátů do hotelů po příjezdu do České republiky byla zřízena speciální plně dispečersky řízená doprava z Letiště Ruzyně k jednotlivým hotelům,
- pro přepravu delegátů do Kongresového centra Praha (KCP) byly jednotlivé hotely sdruženy do skupin a na jejich základě bylo vytvořeno 15 speciálních linek,
- celé období VZ MMF/SSB bylo rozděleno do dvou dopravních režimů, tzv. částečného a plného, přičemž pro každé období byl stanoven speciální jízdní řád,

– mimo dopravu delegátů z hotelů do KCP a zpět byly dopravně zajišťovány i tzv. doprovodné akce, kterých bylo celkem 8,

– pro dopravní obsluhu okolí KCP, především parkovišť, bylo zřízeno pět speciálních, barevně odlišených linek provozovaných minibusy.

Přípravy a plánování dopravy pro VZ MMF/SSB zahrnovaly například podrobné zmapování poloh jednotlivých hotelů, stanovení a popsání všech přístupových tras, definování zastávek s ohledem na maximální bezpečnost delegátů a v neposlední řadě i úzkou součinnost s Policií ČR, která zajišťovala průjezd pro autobusy v místech, kde se s tím-

## Stavba metra IV. C byla slavnostně zahájena

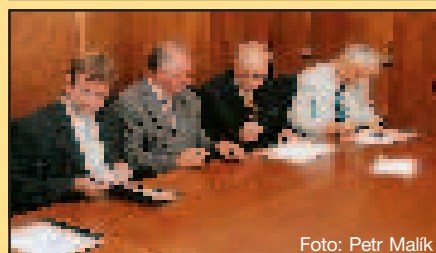


Foto: Petr Malík

Slavnostní podpis smlouvy v pondělí 18. září 2000.

Bližší informace o trati IV. C1 vám nabídlo minulé číslo DP-KONTAKTu a my se dnes k úseku mezi stanicemi Nádraží Holešovice a Ládví vrátíme.

V pondělí 18. září v odpoledních hodinách podepsali v nové administrativní budově naší společnosti ředitelé Dopravního podniku, Inženýringu dopravních staveb, Metroprojektu a Metrostavu smlouvu o výstavbě IV. provozního úseku trati C z Nádraží Holešovice na severní terasu, zatím do stanice Ládví.

O tři dny později byla stavba slavnostně zahájena za účasti předsedy vlády České republiky Miloše Zemana, pražského primátora Jana Kasla a dalších představitelů veřejného života.

Miloš Zeman při této příležitosti prohlásil, že se snad podaří najít prostředky na stavbu metra i ze státního rozpočtu, který byl v poslední době na podporu nejmodernějšího pražského dopravního prostředku dosti skoupý.

Nám nezbyvá než věřit, že vše pobežší podle plánu a někdy na přelomu roků 2003 a 2004 pojedeme novou soupravou do stanice Ládví. **-bda-**



Foto: Metrostav, a.s.

to dopravním prostředkem běžně nesetkáme. Zjištěné údaje (a samozřejmě řada dalších, například mapové podklady tras) byly zpracovány do podrobného „manuálu“, který v tištěné formě sloužil jako základní materiál jak pro dispečery, tak především pro řidiče autobusů. Tento „manuál“ byl jedním z již zmíněných nových prvků použitých při této akci. Jako každá nová věc i on nebyl zcela bez chyb, nicméně z celého průběhu dopravy při VZ MMF/SSB bylo zřejmé, že zajišťování takovýchto složitých akcí se v budoucnu bez kvalitních podkladových materiálů neobejde.

(Pokračování na straně 8)

# „Běčkem“ jezdíme už 15 let

Dne 3. listopadu 1985 se uzavřel trojúhelník tratí pražského metra v centrální oblasti města. Zahájila provoz třetí linka pražského metra, B. Už základní směr tratě, tedy Karlín – Smíchov, naznačuje nejstarší poprávkou v historii městské hromadné dopravy v Praze. Tudy jezdily omnibusy a sem směřovaly i nejstarší linky koňky. Není tedy divu, že se objevoval i v naprosté většině všech reálných vyhlášených návrhů pražské podzemní dopravy. Přibližme si alespoň některé a srovnáme si je s dnešní skutečností. Pro jednodušší orientaci budeme používat dnešní pojmenování ulic.

Poprvé se linka ve směru Libeň – Smíchov objevuje ve slavném návrhu pražského metra od inženýrů Lišta a Belady z roku 1926. Mělce založené tratě byly navrženy z důvodu snadnější výstavby důsledně pod existujícími ulicemi. Trať (v projektu označená na rozdíl ode dneška písmenem A) začínala na Palmovce a vedla pod ulicemi Sokolovskou, Na Poříčí, náměstím Republiky, Na Příkopě a Národním, u Národního divadla ostrým obloukem zahýbala pod nábřežím k Palackému náměstí a pod Lidickou ulicí dosahovala křižovatky Anděl, kde (zřejmě zatím) končila. Počet stanic byl jen o málo větší než dnes. Byly navrženy: Palmovka, Rustonka, Šaldova ulice, Karlínské náměstí, Těšnov, případně i Havlíčkova ulice, dále náměstí Republiky, Můstek, Národní divadlo, Jiráskovo náměstí, Anděl. (I tady jsou použity dnešní názvy veřejných prostranství.) Železniční nádraží Masarykovo a Těšnov (tehdy Denisovo) měla být přímo propojena podzemními chodbami, stejně tak některé významné budovy, především Obecní dům a Národní divadlo. Nástupiště měla být boční. Důležitými přestupními uzly s dalšími navrženými tratěmi byly stanice Těšnov, náměstí Republiky a Můstek. Vltavu mělo metro překonat tunelem v blízkosti Palackého mostu.

Když se začínalo na sklonku 30. let zdát, že doprava pod zemí je pro Prahu již velmi reálnou a blízkou záležitostí, přiklonily se Elektrické podniky k myšlence podzemní tramvajové rychlodráhy. Tentokrát byl směr Karlín – Smíchov omezen jen na úsek Florenc – Palackého náměstí. Povrchová trať měla být v Křížkové ulici u Městského muzea svedena rampou do tunelu, který měl být veden pod ulicemi Na Florenci, V Celnici, Na Příkopě, Spálenou na Karlovo náměstí, kde se větvil jednak do ulice Na Moráni a do Vyšehradské, kde vycházely obě větve na povrch. I tady měly být tratě a stanice založeny mělce, s bočními nástupišti. Měly být na Florenci, u Masarykova nádraží, u Prašné brány, na Můstku (přestupní), na Perštýně a na Karlově náměstí.

V roce 1940 došlo ke změně koncepce a miska vah v rozhodování o budoucí podobě pražského MHD se opět přiklonila na stranu klasické podzemní dráhy, metra. Projektční kancelář podzemní dráhy v Praze vypracovala projekt sítě metra, přičemž pro trať Dejvice – Pankrác byly připraveny i prováděcí projekty. Pro trať Libeň – Smíchov (tady označovanou písmenem C) byl připraven tzv. povšechný návrh, ze kterého je však patrná velmi přesná představa o navrhované trati. Počátek byl navržen na Balabence, od které trať vedla pod Sokolovskou až za Karlínský viadukt, kde se stáčela pod Masarykovo nádraží, kde bylo propojení s tratí B (Výstaviště – Vinohrady). Dál pokračovala od Bolzavovy ulice pod budovami do západní části Hyberské a pod Příkopu na Jungmannovo náměstí, pak opět pod budovami a pod Spálenou ulicí na Karlovo náměstí a pod domy k Palackého náměstí. Vltavu měla trať překonat po mostě. Dál vedla

trať pod domy na severní straně Lidické a před křižovatkou Anděl se dostávala do osy Plzeňské třídy. Konec byl navržen za křižovatkou Plzeňské a Kartouzské, ale nevyulčovalo se ani vedení ke smíchovskému nádraží.

Podíváme se na navržené umístění stanic. Většina z nich měla mít boční nástupiště a podzemní vestibuly. Stanice Balabence měla mít jeden podzemní vestibul se dvěma výstupy na východní straně křižovatky s Českomoravskou ulicí. Obrácení vlaků se mělo uskutečňovat na křižové kolejové spoje. Stanice Palmovka byla umístěna pod křižovatkou na Sokolovské třídě. I zde byl jeden vestibul na západní straně se třemi výstupy na povrch. U Rustonky se připojovala dvoukolejná odbočka do depa a dílen. Byl tady navržen křížový přejezd. Ve stanici Rustonka byl jeden vestibul s výstupem do parku

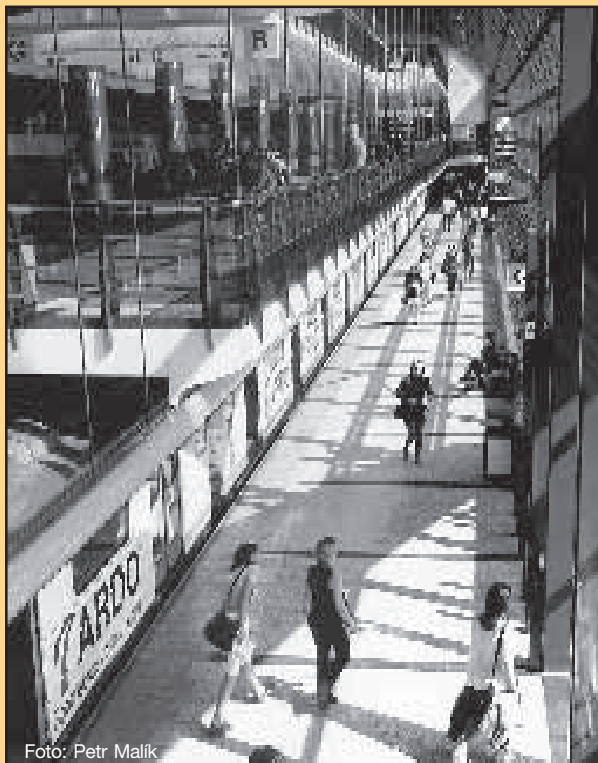


Foto: Petr Malík

a s podzemní chodbou k Rustonce a dalšímu výstupu. Poloha v zásadě odpovídá dnešní stanici Invalidovna. Další stanice se měla nazývat Invalidovna a byla navržena u karlínské vozovny. Jeden západní vestibul umožňoval výstup čtyřmi směry. Následná stanice s pracovním názvem Rohanský ostrov byla ve skutečnosti umístěna na severozápadním okraji Karlínského náměstí, měla mít jeden vestibul se dvěma výstupy na náměstí. Další stanice se jmenovala Viadukt a měla jeden vestibul se dvěma výstupy v blízkosti Negrelliho viaduktu.

Pod Masarykovým nádražím měla být postavena rozlehlá podzemní stanice Florenc s mimoúrovňovým křížením s tratí Výstaviště – Vinohrady a dvojitým ostrovním nástupištěm se čtyřmi kolejemi. Kolejové uspořádání mělo umožnit i přejezdění vlaků mezi tratěmi. Dva velké vestibuly měly zajistit výstup jednak do Hyberské ulice a přímo do Masarykova nádraží, druhý do ulice Na Florenci. Stanice Prašná brána pod západní částí Hyberské ulice měla mít postranní nástupiště a dva vestibuly, východní se dvěma výstupy do Hyberské a západní, ze kterého vedly tři podzemní chodby před palác U Hyberňů, před Obecní dům a na počátek ulice Na Příkopě (k dnešní Komerční bance). Čtvrtý výstup byl do budovy ČNB. Stanice Můstek byla situována do prostoru mezi ulicemi Havlíčkovou a Na Můstku. Měla mít ostrovní nástupiště a dva vestibuly. Západní vytvářel velký podchod pod křižovatkou Můstek, přibližně v dnešní poloze, a se čtyřmi výstupy na jednotlivá nároží. Navíc zde bylo přestupní schodiště na trať Dejvice – Pankrác. Východní vestibul byl na nároží Havlíčské. Střed stanice Perštýn měl sice být poněkud jinde (severněji)

než dnes, ale poloha jediného výstupu je poměrně podobná s tím dnešním.

Jestliže dnes máme stanici Karlovo náměstí umístěnou tak, aby její vestibuly a východy obsloužily Karlovo i Palackého náměstí, naši předkové tuto oblast řešili dvěma stanicemi. Karlovo náměstí mělo velký výstup pod křižovatkou u České techniky, se čtyřmi výstupy na jednotlivá nároží. Stanice Palackého náměstí měla být umístěna pod budovami na jeho severním okraji, stejně jako jediný vestibul stanice se dvěma východy. Stanice Anděl byla navržena pod Lidickou ulicí s jedním vestibulem a podchodem pod křižovatkou Anděl s výstupy na jednotlivá nároží. Poslední navržená stanice měla pracovní pojmenování Mozart s vestibulem a podchodem pod křižovatkou Kartouzská – Plzeňská se třemi výstupy. I zde měly vlaky obracet na křížovém přejezdu.

Jak víme, válka stavbě metra zabránila a po jejím skončení se metro na mnoho let stalo opět spíše vzdálenou utopií.

A pak se opět pohnula ona pomyslná miska vah. Když se v polovině 60. let konečně přikročilo k realizaci zásadní přestavby systému pražského MHD, bylo rozhodnuto o stavbě podzemní tramvaje. Poprvé se směr Karlín – Smíchov objevil označený písmenem B. Rozsah navržené podzemní (či lépe podzemní) tratě odpovídal přibližně spíše projektu z roku 1939, ale byly zde mírné odchylky trasy i počtu stanic.

Východní portál tunelu s rampou měl být u Karlínské ulice, na Sokolovské pod Negrelliho viaduktem se trasa „esíčkem“ dostala pod Křížkovou, pod severním okrajem Masarykova nádraží se větvila jednak k (v době realizace už provozovanému) prvnímu provoznímu úseku „očka“ a základní směr pokračoval zhruba pod ulicemi Na Florenci, V Celnici, U Obecního domu a Královskou pod Ovocný trh a Rytířskou. Pak se trasa stáčela k Jungmannovu náměstí a pod Jungmannovou ulicí dosahovala východní strany Karlova náměstí a konečně se stáčela pod ulici Na Moráni s výstěpním před Palackého náměstím. Stanice měly být umístěny na Florenci (čtyřkolejná se dvěma ostrovními nástupišti a rozvětvením tratí), u Masarykova nádraží, na náměstí Republiky, na Ovocném trhu, Jungmannově náměstí, u Vodičkovy ulice, a na Karlově náměstí u počátku Ječné ulice. V úvahu připadalo alternativní řešení vedení tratě pod Příkopu se stanicí u tehdejší proluky Myslbek.

Ale, jak už víme, pomyslné „názorové váhy“ se ještě jednou zhouply a ještě dříve, než se začalo pracovat na podrobných projektech, rozhodlo se o výstavbě metra a celá koncepce řešení doznala opět zásadní změny. V průběhu dalších let se hledala opět nejhodnější trasa i poloha stanic a docházelo k celé řadě dílčích změn, zvažovala se i možná větvení ve Vysočanech nebo ve Stodůlkách.

Dne 1. června 1977 byly zahájeny na smíchovském náměstí 14. října první předstihové práce na trati B, následně začaly práce na stavbě některých stanic a s ražbou tunelů třetí tratě pražského metra se začalo 23. listopadu 1978. A výsledný stav? Už dobře známe. První provozní úsek Sokolovská (Florenc) – Smíchovské nádraží se sedmi stanicemi byl uveden do provozu 3. listopadu 1985 (ověřovací provoz byl zahájen 2. září 1985). Jeho směrové řešení už odpovídalo připravovanému a potřebným prodloužením do oblasti Vysočan na straně jedné a na sídliště Jihozápadního Města na straně druhé.

Od roku 1985 tedy jezdíme po třech tratích a současně třech linkách metra. Další tratě úseky „běčka“ byly uváděny do provozu poměrně rychle, jen si připomeňme: 1988 Dukelská (Nové Butovice) – Smíchovské nádraží, 1990 Florenc – Českomoravská, 1994 Zličín – Nové Butovice a 1998 Českomoravská – Černý Most. Na řadu let to je konečný stav. „Běčko“ (Zličín – Černý Most) je dnes se svými 25,7 km suverénně nejdelší linkou pražského metra, která má na dlouhou dobu ustálenou podobu (Zbývá jen dokončit tu čtyřřadvacátou stanicí). A kam ji jednou budou prodlužovat příští generace? To si zatím můžeme představovat jen ve svých snech. —pf—



## Když se začínalo jezdit na Trojské



Tak vypadal první trojský tramvajový most přes Vltavu. Snímek byl pořízen první den provozu, tedy 5. května 1977. Foto: Archiv DP

Výstavba severojižní magistrály pořádně zamíchala městskou dopravou nejen v centru Prahy. Také na Severním Městě si užili své. V souvislosti s nedávným slavnostním zahájením výstavby traťového úseku IV. C1 pražského metra si tentokrát zavzpomínáme na doby, kdy byla naprostou novinkou tramvajová trať v Trojské.

Jak to všechno začalo? V době, kdy prudce vzrůstal počet obyvatel hned na třech velkých sídlišťích Severního Města, v Bohnicích, Dáblicích a na Proseku, byla zahájena výstavba úseku severojižní magistrály od Hlávkova mostu na Vychovatelnu. Taková stavba vyžadovala několik významných zásahů do organizace městské hromadné dopravy. Nejvýznamnějším opatřením bylo přerušení tramvajového provozu v ulicích Argentinské a v Holešovičkách, vyvolané rekonstrukcí komunikací a především přestavbou mostu Barikádníků. Tramvajové linky byly převedeny na objízdnou trasu přes Libeňský most a Bulovku a cesta ze Severního Města do centra se tak prodloužila. Náhradní autobusová linka X-17, jezdící z Osadní přes Pelc-Tyrolku na Bulovku, měla význam především jen pro místní obsluhu Holešoviček. Jenže počet obyvatel „tam na severu“ rychle přibýval, a tak se v květnu 1975 objevila nová rychlíková linka 200 ze Sokolovské (dnes Florenc) do Bohnic a v září 1975 linka 210 ze Sokolovské na Prosek. V únoru následujícího roku vznikla další linka pro obsluhu sídliště Dáblice Žernoseckou ulicí, a to už znamenalo pro přestavované Holešovičky velkou zátěž. Musíme vzít v úvahu, že vzhledem k postupnému bourání mostu Barikádníků byla veškerá silniční doprava převedena na provizorní most, postavený železničním vojskem v těsné blízkosti likvidovaného.



Takový pohled se naskytl řidičům jedoucím Trojskou ulicí na osmiprocentním spádu v květnu 1977.

Foto: Archiv DP

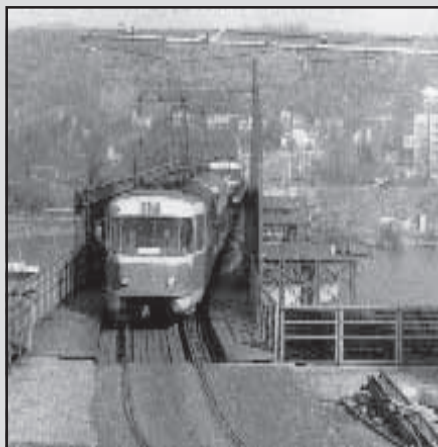
Tento „rámusák“, jak mu Pražané přezdívali, jen s velkými obtížemi zvládal kolony vozidel, i když zdaleka nepředstavovaly takové množství automobilů jako dnes. Mostní provizorium, málokdo si na to dnes asi vzpomene, bylo postaveno mnohem dříve. Poprvé se na něm jezdilo už 25. srpna 1970, protože starý most z roku 1928 byl v havarijním stavu a jeho nosnost byla snížena z 50 na 15 tun. To

značně komplikovalo dopravu nejen městskou a individuální, ale také nákladní, protože se tudy z holešovické panelární přepravovalo denně velké množství panelů na výstavbu sídlišť. Tramvajová doprava v té době zatím přerušena nebyla. Rekonstrukce se ale zatím odkládala, a tak brzy došlo k paradoxní situaci, že 19. května 1971 byla pro havarijní stav provizorní mostovky silniční doprava převedena zpět na původní most, ale tam bylo možné jezdit jen po tramvajových kolejkách.

Když byla na počátku roku 1975 zrušena na starém mostě tramvajová doprava, záhy se ukázalo, že stávající provizorní opatření nevyhovují a s neustálým přibýváním obyvatel na nových sídlišťích dojde brzy k naprostému kolapsu, zejména v případě jakéhokoliv narušení dopravy na jediné trati přes Libeň. Jediným možným řešením byla výstavba vhodného tramvajového provizoria v Trojské ulici, včetně nového mostu za holešovickou elektrárnou.

Stavební práce byly zahájeny 1. dubna 1976 a probíhaly na svoji dobu neuvěřitelně rychle. Termín dokončení 3,011 km dlouhé tratě byl stanoven na konec roku 1977. Neuvěřitelně na tehdejší dobu zní, že se trať podařilo dokončit už o sedm měsíců dříve! Kritickými okamžiky byly nezbytné rekonstrukce stávajících tratí na křižovatkách u holešovické

## Pamatujete si?



První z dvojice tramvajových „rámusáků“ postavených v roce 1981. Vpravo jsou už patrné přípravy na instalaci druhého mostu pro směr z centra. Oba mosty mají společné pilíře, proto v článku píšeme o dvou polovinách jednoho mostu. Foto: Ing. I. Mahel

elektrárny a na Stírce, kde musela být přerušena tramvajová doprava od 5. do 20. března 1977 v úseku Vychovatelna – Střelnická, což znamenalo pro obyvatele velké nepříjemnosti. Dne 5. května 1977, ve 13.00 hodin, byl na nové trati slavnostně zahájen provoz.

Trať byla postavena v místech s osmiprocentním sklonem, tedy větším než povolovala pravidla technického provozu. To vyžadovalo nejen stavební výjimku, ale především několik provozních opatření. Pod Hercovkou bylo například zřízeno povinné bezpečnostní zastavovací místo, kde bylo nutné ověřit funkčnost brzd před vjezdem na inkriminovaný úsek. Zvláštní opatření se zavedla také pro jízdu do kopce. V zastávce Nad Trojou musel řidič tramvaje vystoupit a zatelefonovat na zvlášť zřízené dispečerské stanoviště a jízda byla povolena jen tehdy, nebyla-li na trati překážka. Případné zastavení v osmiprocentním sklonu údajně představovalo nebezpečí, že se tramvaj už nedokáže znovu rozjet. Proto byla také při jízdě nahoru zajištěna preference tramvají v místě, kde se trať dostávala z vlastního tělesa do středu úzké, ale automobily našťastí málo využívané komunikace. Pro případné manipulace s vadnými soupravami byly zřízeny kolejové přejezdy u Hercovky a Nad Trojou. Projektanti požadovali také řadu úprav vozů, které by na nové trati mohly jezdit. Už v listopadu provedly Ústřední dílny DP

úpravu dvou tramvají T3 č. 6824 a 6839. Byly vybaveny převodovkami s dvoustupňovými převody, aby tak byla zvýšena tažná síla motorů, upravena činnost elektrické brzdy, snížena maximální povolená rychlost ze 60 na 55 km/h a zredukován počet cestujících zdvojením sedadel na pravé straně. Protože však nebylo reálné rekonstruovat potřebný počet vozů, od dalších úprav pro „horský provoz“ v Praze se upustilo. Tramvajová trať znamenala pro Severní Město obrovský přínos a s odstupem času se ukázalo, že provoz na ní je zcela bezpečný, takže bylo možné zrušit i některá opatření (například přítomnost dispečera a telefonování). Přesto se nakonec problémy objevily, avšak v místech, kde je nikdo nepředpokládal.

Součástí tratě byl i ocelový tramvajový most dlouhý 243 metrů. Ačkoliv se jeho životnost počítala na 20 až 25 let, zjistilo se už během třetího roku provozu, že se na jeho konstrukci vyskytují praskli-



Tramvajová trať v Trojské po necelých dvou letech provozu, v únoru 1979. Foto: Archiv DP

ny, které časem začaly ohrožovat bezpečnost dopravy. Dne 10. listopadu 1980 se po mostě (a tím i po důležité trati) opět přestalo jezdit. Situace nastala necelé tři týdny před tím, než byl dán do užívání nový most Barikádníků (28. listopadu 1980). Jediným možným řešením byla urychlená náhrada stávající mostní konstrukce novým provizoriem – opět „rámusákem“. Práce představovaly několikaměsíční úplnou výluku tratě, při které se opět jezdilo přes Libeň. Práce komplikovalo i nastávající zimní období, přesto se podařilo alespoň na jedné polovině nového mostu, ve směru do centra, zahájit provoz 7. března 1981 a více než rok se tady jezdilo „na světle“. Druhé koleje se cestující dočkali až 1. července 1982. Na obou předmostích byly tehdy instalovány křížové spojky, které umožnily v případě potřeby výluku kterékoliv poloviny mostu.

Trať Trojská – Partyzánská i dnes představuje významnou spojnicí severních oblastí Prahy s centrem a pro pražskou MHD je naprosto nepostradatelná. –pf–

## Předvánočním metrem bude opět znít hudba

Stalo se již sympatickou tradicí, že se Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, snaží zpříjemnit čas předvánočního shonu svým cestujícím koncerty vánoční hudby v podání dětí ze Základní školy s rozšířenou výukou hudební výchovy v Umělecké ulici v Praze 7.

Ani letošní rok nebude výjimkou, první vystoupení je připravováno na čtvrtek 30. listopadu. Dalšími termíny budou opět čtvrtky 7., 14. a 21. prosince.

V době uzávěrky listopadového čísla DP-KONTAKTU byly připravovány další podrobnosti, a tak přesné termíny a stanice, ve kterých budou děti vystupovat, se dozvíte později nebo z informačních letáků ve vozidlech povrchové dopravy.

Přijďte se zastavit v předvánočním shonu a zaposlouchat se do krásných melodií!

–bda–

# Vozový park metra – VI. díl

V minulých vydáních DP-KONTAKTu jste byli postupně seznámeni se základními technickými údaji všech vozových souprav, určených pro přepravu osob, které měly být, byly a jsou provozovány na pražském metru. Nedílnou součástí vozového parku metra jsou však i vozidla nezávislé trakce a speciální stroje. V dnešním díle se ohlédneme za historií nezávislé trakce na metru.

Již před zahájením provozu na trati I. C bylo zřejmé, že na posun vozových souprav po depu a pro vozbu služebních vlaků během přepravní výluky v tunelech metra budou nutné nezávislé trakční prostředky. Proto byly na posun objednány dvě dieselové lokomotivy T 212.1 (nyní řada 703) a pro služební vlaky pět motorových univerzálních vozíků (MUV).

Základním limitujícím technickým požadavkem pro MUV bylo tažení soupravy pro mytí tunelů metra, která se skládala ze dvou vozů PVD s cisternami naplněnými vodou a čerpadly. Tato souprava měla hmotnost okolo 40 tun, což byl podle mého názoru, při sklonových poměrech tratí metra a nízkém nápravovém tlaku motorových vozíků, problém téměř neřešitelný. S řešením přišlo MTH Praha závod Brno – Horní Heršpice, které navrhlo modifikaci sériové dodávaného MUV-69. Pro potřeby pražského metra tak vznikl speciálně upravený nový typ MUV-72M.

V roce 1973 dodalo MTH první čtyři MUV-72M (s interním označením M1–M4) vybavené hydraulickou rukou HR 2502. V téže době byly na posunu uvedeny do provozu také dvě nové lokomotivy T 212.1 (T1, T2) od výrobce Turčianske strojárne Martin. V roce následujícím byl dodán poslední MUV-72M (M5), současně s ním byly dodány dva vozy PVD s hydraulickou rukou.

Provozem bylo ale zjištěno, že modifikovaná vozidla MUV-72M nebyla přenosem výkonu koncepčně příliš zdařilá. Postupně začala být používána jen pro lehčí služební vlaky do 25 tun, což v poměrech metra odpovídá třem loženým vozům PVD. Z výše uvedených problémů vyplynula nutnost, aby lokomotivy T 212.1 byly používány nejen na posun, ale i pro vozbu těžších služebních vlaků v tunelech metra.



V roce 1978, po rozšíření tratí o I. A, dodaly Turčianske strojárne dalších 10 lokomotiv (T3–T12). V následujícím roce, v rámci pomoci (pro tu dobu tak typické) budapeštskému metru, byly dvě lokomotivy předány do Maďarska. Počet lokomotiv se tak nadlouho ustálil na deseti kusech.

S dalším rozšířením tratí o II. A a II. C začal být také nedostatek trakčních prostředků pro lehčí služební vlaky. Ustoupilo se od modifikace MUV-72M a v roce 1981 byly zakoupeny od MTH Praha dva nové MUV-69 (M6, M7) klasické konstrukce pro ČD. V roce 1983 byl v rámci podniku z Elektrických drah přesunut poslední MUV-69 (M8).

Špatná koncepce přenosu výkonu u MUV-72M a nedostatek náhradních dílů rozhodly o jejich rekonstrukci. Dosavadní dobré zkušenosti s využitím MUV-69 pro menší zátěže vedly k tomu, že v roce 1987 byly vozíky M1–M5 přestavěny zpět na MUV-69 (označení typu bylo z hlediska dokumentace zachováno). Zároveň proběhla i modernizace u stávajících M6–M8, což vedlo ke sjednocení konstrukce u všech osmi vozidel. Na M5 a M8 byla navíc dodána tzv. „plíživá rychlost“ pro udržení konstantní nízké rychlosti při broušení hlav kolejnic.

## Motorový univerzální vozík MUV-69

Motorový univerzální vozík je drobné kolejové vozidlo, určené především pro službu v traťovém hospodářství s možností přepravy nákladů, osob a k tažení přívěsných vozíků. Je konstruován jako univerzální vozidlo, které je možno doplňovat různými přídavnými zařízeními. MUV-69 je vozidlo s náhonem na obě nápravy a s možností jízdy oběma směry, přičemž obsluha sedí vždy čelem vpřed.

Motor pro pohon vozíku je čtyřdobý, vznětový, řadový šestiválec TATRA T 912-3 s přímým vstřikem paliva, vzduchem chlazený o maximálním výkonu 81 kW. Přenos výkonu od motoru je mechanický a je veden pomocí kardanových hřídelí přes jízdní převodovku Praga S5T s redukcí, přes přídavnou redukcí a reverzní převodovku. Motor s převodovkou a redukcí tvoří hnací agregát z nákladního automobilu Praga S5T a byl dodáván jako seřazený celek.



Výkon se dělí k nápravám na dvě části, které však vlivem rozdílné délky, a tím i tuhosti spojovacích hřídelí, nejsou stejné. To se projevuje zejména při rozjezdu, kdy zadní náprava vyvine při stejném zatížení náprav větší tažnou sílu než přední. V ustáleném stavu se tažné síly vyrovnají, pak se veškerý výkon motoru zmenšený pouze o ztráty v převodech přenechá na obvod kol.

Rám MUV-69 je svařen převážně z válcovaných profilů I 24 a U 24. V přední části rámu je umístěna kabina, určená mimo strojvedoucího ještě pro obsluhu přídavných zařízení a přepravu dalších pěti osob. Středem kabiny v její přední části prochází plechová kapota motoru, která je odnímatelná a tluměná proti prostupu hluku do kabiny (vzhledem k bezpečnostním normám a dnešnímu stavu vozidel by však strojvedoucí měl používat nejen chránič sluchu, ale kolikrát i dýchací přístroj – pozn. autora).

Motorový univerzální vozík je vybaven tlakovzdušnou kotoučovou brzdou se dvěma kotouči na každé nápravě. Kotouče se nacházejí vně kol a jsou vyrobeny z ocelolity. Ruční brzda působí prostřednictvím pákového mechanismu ovládaného z kabiny pouze na kotouče jedné nápravy. Vypružení pomocí vinutých pružin a silentbloků je proti případnému nebezpečnému rozhoupaní vozidla během jízdy doplněno hydraulickými tlumiči.

### Základní technické parametry vozíku:

délka přes spřáhla	6 757 mm
maximální šířka	2 680 mm
maximální výška	2 650 mm
rozchod	1 435 mm
rozvor	4 200 mm
celková hmotnost	7 480 kg
hmotnost na přední nápravu	4 900 kg
hmotnost na zadní nápravu	2 580 kg
typ motoru	T 912-3
maximální výkon motoru	81 kW
maximální otáčky motoru	2 000 ot./min
dovolená rychlost	60 km/h

V současnosti se v depech metra nachází všech osm vozidel, z nichž je šest ještě v provozuschopném stavu a jsou i nadále patřičně udržována. Postupná modernizace vozového parku však zapříčinila, že jsou využívány, kromě M5 a M8 používaných na broušení hlav kolejnic, spíše sporadicky. Proto v tomto roce začal o. z. Metro jednat o jejich rekonstrukci na zcela nový typ. Tento by mohl být

využíván nejen v metru, ale i na ostatních vlečkách a tratích ČD v celé České republice.

## Modifikovaný univerzální vozík MUV-72 M

Vnější rozměry ani tvarem se toto vozidlo neliší od MUV-69. Rozdíl je především v motoru a způsobu přenosu výkonu na nápravu. Jízdní vlastnosti včetně způsobu brzdění zůstaly zachovány. S dosazením motoru o vyšším výkonu se zvětšily i dimenze převodů, což dohromady mělo za následek zvýšení váhy vozíku.

Zdrojem výkonu vozidla je dvouřadý, osmiválcový (vále do V), vzduchem chlazený motor TATRA T 928-2 o výkonu 130 kW. Tento motor ovlivnil použití odpovídající jízdní převodovky a koncepci převodovky reverzní. Byla zde použita synchronní pětistupňová jízdní převodovka T138 a nová univerzální převodová skříň, obsahující reverzaci, přídavnou redukcí, pojezd hydromotorem a náhonu čerpadel.

Výkon od motoru, opatřeného spojkou, je veden pomocí kloubového spojovacího hřídele k jízdní převodovce a z ní přes rozvodovou převodovku pomocí kardanů k oběma nápravám. V rozvodovce se může dále výkon dělit na náhon čerpadel nebo pro pomocné pohony spojovací hřídelí, popřípadě může být vozík přes ni poháněn hydraulickým motorem. Motor T 928-2 je konstruován pro montáž ve vodorovné poloze (na rozdíl od motoru T 912-3), a proto jsou i osy převodovky a vstupních hřídelí nápravových převodovek vodorovné. Z těchto důvodů jsou proti MUV-69 torzní vzpěry rozměrově rozdílné.

Použitím motoru o vyšším výkonu s omezením nejvyšších otáček došlo však pouze ke snížení vnější hluchosti. Vozidla však nemohla být provozována s takovými zátěžemi, které se od nich požadovaly. Provozem bylo zjištěno, že koncepce přenosu větších výkonů pomocí dlouhých kardanových hřídelí je pro toto vozidlo špatná. Při rozjezdu a jízdě s větší zátěží docházelo k neúměrnému rozkmitávání kardanů různé tuhosti a k následnému poškození převodovek. Proto se časem od této modifikace přešlo zpět k sériové vyráběným MUV-69.

### Odišné technické parametry od MUV-69:

celková hmotnost	8 360 kg
hmotnost na přední nápravu	5 090 kg
hmotnost na zadní nápravu	3 270 kg
typ motoru	T 928-2
maximální výkon motoru	130 kW
maximální otáčky motoru	2 000 ot./min
dovolená rychlost	30 km/h

### Motorová lokomotiva T 212.1

Dieselová lokomotiva T 212.1 s hydromechanickým přenosem výkonu je určena na posun vozových souprav po depu a na dopravu těžších služebních vlaků v tunelech metra. Venkovní rozměry, tvar a uspořádání odpovídají schválenému jízdnímu obrysu vozidel pro metro. Lokomotiva je dvounápravová s oběma nápravami hnacími.

Instalovaný naftový motor TATRA T 930.5 o výkonu 170 kW při 1800 ot./min. je dvouřadý dvanáctiválec



s uspořádáním válců do V, vzduchem chlazený a s přímým vstřikem paliva. Spojení motoru s převodovkou je provedeno pomocí pružné kotoučové spojky „Periflex“. Hydromechanická převodovka zajišťuje plynulý přenos trakční účinnosti motoru v celém rozsahu



instalovaného výkonu. Přenáší vstupní výkon v oblasti nízkých a středních rychlostí hydrodynamickým obvodem a v oblasti vyšších rychlostí mechanicky s vyloučením hydrodynamického obvodu. Ze spodní části převodové skříně je výkon přenášen pomocí kloubových hřídelů k nápravovým převodovkám, nacházejícím se na obou hnacích dvojkolích.

Rám lokomotivy je celosvařovaná konstrukce. Na přední části rámu nad motorem a převodovkou je kapota, která je vpředu a po stranách opatřena dveřmi s prolisy pro vstup chladícího vzduchu k motoru. Postranní ochozy a dvoukřídlé dveře po stranách umožňují snadný přístup k údržbě strojního zařízení. Palivová nádrž a vzduchojemy jsou zavěšeny na konstrukci kapoty.



Na zadní části rámu je umístěna kabina se stanovištěm strojvedoucího, vybavená čelními pevnými a bočními posuvnými okny. Kabina je zvukově a tepelně izolovaná se vstupem ze zadní plošiny. Úplně řídicí a kontrolní zařízení je na přední stěně kabiny. Stanoviště strojvedoucího jsou po levé a pravé straně řídicího pultu.

Vozidlo je vybaveno vzduchotlakovou samočinnou a přímočinnou brzdou, působící na obě dvojkoli a ruční zajišťovací brzdou, působící na jedno kolo zadního dvojkolí. Lokomotiva má jeden brzdový válec, odkud jsou za pomoci pákovi jednotransně obržděna všechna kola třecími brzdovými špalíky. Přímočinná brzda je ovládána pomocí brzdícího DAKO BP a samočinná pomocí DAKO BS2.

Základní technické parametry lokomotivy:	
délka přes nárazníky	7 220 mm
maximální šířka	2 600 mm
maximální výška	3 330 mm
rozchod	1 435 mm
rozvor	2 800 mm
celková hmotnost	24 t
hmotnost na přední nápravu	12 t
hmotnost na zadní nápravu	12 t
typ motoru	T 930.5
maximální výkon motoru	170 kW
maximální otáčky motoru	1 800 ot./min
dovolená rychlost	40 km/h



V současnosti jsou u pražského metra v provozu již jen poslední dvě lokomotivy řady 703, které jsou nasazeny na posun v depu Zličín. Ostatní lokomotivy byly průběžně rekonstruovány na lokomotivy řady 797.8, ale o tom více až v příštím vydání DP-KONTAKTu. Poslední dvě lokomotivy T 212.1, z nichž jedna skončí pravděpodobně ve střešovicím Muzeu městské hromadné dopravy, budou nahrazeny novými začátkem listopadu tohoto roku.

Text a foto: Ing. Marek Kopřiva, 11 003



Foto: Petr Malík

Účelem informačního systému metra je především zajištění správné orientace cestujících v prostorách podzemní dráhy. Z hlediska dopravce pak slouží k rozřazování přepravních proudů cestujících, zejména na nástupištích a u eskalátorů (kde je největší pravděpodobnost úrazu). Zabráňuje kumulaci osob na malém prostoru a urychluje odbavení. Třetím atributem je pak podávání doplňkových informací (upozornění, příkazy, dopravní informace, mapy okolí stanice a další).

Při stavbě pražského metra vnesli tuzemští projektanti do svých návrhů prvky, které do té doby nebyly ve východním bloku použity. Jednalo se zejména o architektonické řešení stanic, kterému bylo třeba přizpůsobit i orientační systém. Výtvarně zpracování provedl akademický malíř Jiří Rathauský, technické řešení pak dipl. tech. J. Krebs. Základní část

protože se prvky často poškozovaly zejména otěrem (poškrábání). V tomto období se též začaly objevovat i některé technické nedostatky (zmenšování umastýřů, neboť plexisklo vlivem světla a tepla sesychá a tabule začaly padat), byly znát vlivy agresivního vnějšího prostředí v Praze (kyselé deště) – koroze venkovních prvků.

V devadesátých letech se s prudkým přílivem nových technologií otevřela cesta pro další zkvalitnění orientačního systému pražské podzemní dráhy. Po přejmenování některých stanic, ulic a určitě stabilizaci linek povrchové MHD bylo překročeno k postupné obnově.

V první řadě bylo možno odstoupit od klasických písmomalířských technologií a nahradit je trvanlivými foliemi. Samotné písmo bylo převedeno do digitální formy a pomocí počítačů a tiskářského řezacího

## Informační systém metra

plotru mohou být piktogramy vyráběny velmi rychle a poměrně levně. Též použití tenkých desek z tvrdého polystyrenu umožňuje snadnou obsluhu zařízení. Navíc trvanlivost materiálu je na zcela jiné úrovni. Venkovní označení stanic bylo s použitím plastů (velká odolnost proti vnějším povětrnostním vlivům) sjednoceno do prosvětleného prvku o velikosti 60 x 60 cm. Vnější design se prosazuje i proti různým reklamním poutačům umístěným v blízkosti vstupů a umožňuje snadnou orientaci v uliční úrovni.

Zásadnější změny se dějí v podchodech a přístupových vestibulech stanic. Zde je totiž prostor pro poskytování potřebných informací, které si cestující může v klidných zónách prostudovat. Skleněné stěny a dveře vstupů jsou označeny bezpečnostními oranžovými pásy o šíři 12 cm (snížení možnosti úrazu a dobrá orientace pro slabozraké). V těchto pásech jsou dále umístovány piktogramy se základními zákazovými a příkazovými znaky (zákaz kouření, zákaz jízdy na kolečkových bruslích, zákaz konzumace zmrzliny, pravidla přepravy kol), vše podle ustanovení Smluvních a přepravních podmínek. Zároveň je zde umístěna i žádost o pomoc postiženým občanům (výchovný prvek).

Nad dveře jsou pak lepeny názvy příslušných stanic, směrové tabule (ulice, objekty atp.) a další doplňující znaky (např. „Konec přepravního prostoru“). Tyto prvky jsou používány v různých variantách podle stávajícího architektonického řešení stanice (nejdou všechny stejné). Samotné vestibuly byly doplněny o informační vitríny žluté barvy, které obsahují mapu Prahy, informace o tarifu, jízdním řádu, výlukách, nočním provozu MHD a jiné potřebné informace, které poskytuje celý Dopravní podnik.

Stanoviště přepravních manipulátů (dozorčích) jsou zřetelně označena a stávají se jakýmsi malým informačním střediskem ve stanici. Jsou vybavena PC (s omezeným programem), kde provozní zaměstnanci mohou poskytnout různé informace osobně, tento systém není však ještě plně dokončen. Dále byla upravena všechna stanoviště předprodejních míst DP (kupony, jízdenky) tak, aby poskytovala všechny služby spojené s touto činností. Stále větší pozornost je soustředována na turistickou klientelu, která ocení pomoc a radu přepravních pracovníků o z. Metro.

V ostatních prostorách stanic postupně dochází ke zjednodušení orientace (demontáže nepotřebných prvků), výstavbě informačních vitrín na nástupištích (jako ve vestibulech) tak, aby cestující v průběhu čekání na spoj mohli informovat prostudovat (pokud se tak nestalo ve vstupní části stanice). V posledním období (od rekonstrukce stanice Hradčanská, Staroměstská, Náměstí Míru, úsek IV. B Černý Most – Vysočanská) je použit i jiný typ prvků, a to vnějších nasvícených desek s piktogramy.

Podzemní dráha se bohužel stává také častým terčem tzv. sprejerů a vandalů. Částky vynakládané na odstraňování následků tohoto vandalismu jdou do desítek milionů korun ročně a údržba informačního systému v této sumě představuje nezanedbatelnou část.

Podklad v barvě příslušné trati.

Jednotlivé trati dostaly pro snazší orientaci barevné rozlišení:

- trať A = zelená,
- trať B = žlutá,
- trať C = červená,
- trať D = modrá (plán).

Ve vestibulu stanice jsou rozmístěny plánky linek metra a plánky okolí. Každou stanicí pak zvenku označuje znak metra (autor Jaromír Windsor) s jejím názvem. Podklad v barvě příslušné trati.

V začátcích provozu metra scházely zkušenosti a převládá názor usměrňovat proudy cestujících prakticky na každém kroku. Stávalo se, že mnohé orientační prvky působily přebytně, opakovaly se a podobně. Určitý zlom nastal v roce 1985 se zprovozněním úseku Florenc – Smíchovské nádraží. V té době byl na základě celosvětových trendů a zkušeností, zejména z Vídně, zpracován orientační systém v provedení negativním (černý podklad, prosvětlené bílé písmo) a s členěním na jednotlivé řádky, což umožnilo umístění většího počtu informací. Autorem tohoto grafického řešení byl akademický malíř Ing. Rostislav Vaněk. Dále se orientační systém rozšířil i na venkovní prvky, navádějící jednak na stanice povrchové dopravy, jednak k významným objektům v okolí stanic. Byl rozšířen i počet různých map ve vestibulech, který měl cestujícím nabídnout více informací pro jejich cestování v celé síti pražské MHD (město Praha se v tomto období prudce rozrůstalo a docházelo ke značnému rozšiřování zejména autobusových linek, včetně příměstských). Protože síť povrchové MHD se často měnila, byly zkoušeny různé technické varianty snadnější výměny orientačních piktogramů (například vkládání filmových fólií mezi průhledná plexiskla, pokusy s nesvětelnými prvky s použitím reflexních /odrazových/ materiálů, proces svařování tapet a některé jiné pokusy). Popis umastýřů se totiž prováděl buď klasickou písmomalířskou technikou (ruční kreslení), nebo sítotiskem. Tyto techniky byly jednak velmi pracné a finančně poměrně nákladné (vzhledem k velkému počtu prvků), jednak dosti nepružné, neboť výroba byla i časově náročná, nehledě i k obtížné přepravě,

Luděk Kodrle, 11 130, Jiří Pytelka, 11 003



Foto: Jan Aster

V povídání o lince č. 5 jsme si libovali, že jezdila prakticky ve stejné trase bezmála 60 let. To se rozhodně nedá říci o „šestce“, která změnila svoji trasu snad i v závislosti na počasí. Podrobný výpis všech změn by zabral místo, na které se má vejít celý článek, takže se omezíme jen na důležitější změny. Prosím? Že jsem zapomněl na chyby v předcházejícím článku? Nezapomněl. Ale buď už se nepletu, nebo vaše pozornost ochabla. Kritická připomínka nedošla, pochvalné dvě. Mám radost.

#### Trocha historie

18. prosinec 1900. Do začátku 20. století zbývá pár dnů a v ulicích Prahy se objevují červené vozy se žlutými reflektory a tabulkami. Jezdí po trase mezi Těšnovem a smíchovským nádražím ulicemi Na poříčí, Jindřišskou, Myslíkovou a přes Palackého most. O rok později je linka prodloužena (část spojů) do Stromovky – doslova. Od dnešního obřadního to byly dvě zastávky – U restaurace a Královská obora. Tuto trať připomíná již jen odstavná kolej dnešní smyčky Výstaviště. Červené vozy byly při této změně nahrazeny zelenými. Na smíchovské straně je prodloužena o dalších pět let později k tehdejší Červené zahradě (zhruba ČSAD Smíchov). V roce 1908 dostává tato linka označení číslicí 6. Výstavba Hlávkovy mostu v letech 1908 až 1912 kupodivu vedení linky 6 moc neovlivnila – měla za následek pouze její „roztržení“ na dvě větve, ke Štvanici a od Štvanice. V této souvislosti vás asi napadne otázka, po jakémžto mostě tedy tramvaj jezdila až do výstavby Hlávkovy? Je to jednoduché. Ke Štvanici vedla z obou břehů dřevěná provizoria, pravděpodobně poctivě vybudovaná i udržovaná, když snesla provoz tramvaje celých 11 let. Těsně před počátkem 1. světové války je „šestka“ zkrácena ke smíchovskému nádraží, v roce 1923 je nakrátko odkloněna do Podolí, v roce 1926 se objevuje u Wilsonova (Hlavního) nádraží, ovšem z tehdejšího náměstí Petra Osvooboditele, pojmenovaného podle prvního jugoslávského krále, který panoval v letech 1918 až 1921 (dnešní I. P. Pavlova – nezaměňovat s Tylovým!), odbočuje vpravo do Ječné a jede opět na Smíchov. Zatímco na holešovické straně se trasa linky 6 mění jen nepatrně, na smíchovském konci se „šestka“ od roku 1924 do roku 1938 trochu toulá – nejprve v polonočním provozu jezdí od Anděla na Santošku (dnes již zaniklá trať z roku 1913 z křižovatky u Ženských domovů), pak sleduje výstavbu tratě do Radlic a je, opět jen v polonočním provozu, ukončena napřed za dnešní zastávkou Křížová a později až v Radlicích, aby se od roku 1932 vrátila, tentokrát již celodenně, na Santošku. Od 1. prosince 1938 ji můžeme potkávat v trase, na kterou jsme byli zvyklí až do poloviny 60. let, tedy z Výstaviště okolo nádraží Praha Bubny, Dopravních podniků a Štvanici na Těšnov, ulicí Na Florenci (tou od roku 1948, dřív tam trať nebyla) k Masarykovu nádraží, Bolzanovou k Hlavnímu nádraží a k Muzeu, dále Sokolskou přes náměstí I. P. Pavlova k Dětské nemocnici na Karlově. Kvůli kdysi tolik diskutované magistrále, s kterou už jsme se asi smířili, byl provoz linky č. 6 1. července 1966 zastaven. Není divu. Z její tehdejší krátké trasy – nejkratší linka v Praze, doba jízdy 24 minut – toho moc nezbylo. Pamatuje se ještě na trať v ulicích Veletržní a Bubenské, v ulici Na Florenci, kolem Hlavního nádraží, kam se v té době chodilo přímo, ne z vestibulu, okolo kašny před Národním muzeem a v Sokolské ulici? A tak kdybychom chtěli udělat „dobový snímek šestky“, měli bychom, díky podnikovému muzeu, jistě k dis-

pozici soupravy obousměrného motorového vozu a vlečného „plecháče“ se vstupy na koncích, ovšem kam bychom ji postavili? Zbývá nám úsek od Výstaviště k Veletržní, tam by nám asi vadil Parkhotel, potom Hlávkův most, ale ne na koncích, kde jsou podjezdy, ani uprostřed na Štvanici, kde by chyběly zastávky, na Těšnově už není nádraží, v Bolzanově by překážel most magistrály. Tak snad před Masarykovým nádražím, ale pozor na nový hotel, vstupy do metra, novinářskou budovu dříve Rudého práva... Dost nostalgie a pokračujeme, teď již opravdu stručně, dál.

Linka 6 je opět uvedena do provozu v roce 1971, ovšem je to vlastně „šejdrová devítka“, tzn., že jezdí pouze ve špičkách všedního dne a ve směru ze Spojovací jede s linkou č. 9 až k Andělu. Tam ji opouští a hurá do Hlubočep. S proloženými jízdními řády to snad byl dobrý nápad, ale neujal se. Už po necelém půlroce je zkrácena na Vápenku, za další rok k nádraží Smíchov, dva měsíce nato jede od Anděla do Radlic, po čtyřech měsících se jí nelíbí na Žižkově a tak se objevuje ve Vršovicích (z náměstí Ku-

## Linka č. 6

bánské revoluce, přejmenovaného v roce 1990 revolučně na Kubánské náměstí) jede ke Koh-i-nooru, přes Vršovicke náměstí na náměstí Míru, k Muzeu, na Můstek a odtud po předcházející trase do Radlic, za další čtyři měsíce volí mezi náměstím Míru a Andělem kratší trasu přes Karlovo a Palackého náměstí, v polovině 70. let si hraje v létě na rekreační linku a jezdí až do Hostivaře, pak jí to nebvá a tak se v roce 1978 vrátí na Václavské náměstí, jezdí v té době od Olšanských hřbitovů Vinohradskou až k Muzeu a z Můstku do Radlic (tém je věrná), zdá se, že se jí tato trasa zamlouvá, jezdí po ní i v noci dokonce až na Spojovací, ale aby zmátla svoje věrné, tak mezi Andělem a Můstkem přes Karlovo náměstí, půl roku nato mate ještě víc a ve dne se od Olšan vydává až na Černokosteleckou, aby se 2. července 1980, snad v předtuše zrušení tratě po Václavském náměstí, k němuž došlo půlrok potom, rozhodla už nikdy nevjet. Přes pět let jsme tedy linku 6 v Praze neměli. 3. listopadu 1985 pak vyjela opět z Kubánského náměstí do Radlic, tentokrát přes Otakarovu a náměstí I. P. Pavlova, Karlovo a Palackého. Za měsíc už jezdí až k nádraží Strašnice, dva roky nato se

#### Provozní parametry

linka č. 6	pracovní den			sobota		neděle	
	ranní špička	sedlo	odpol. špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne
počet vlaků	9	9	9	-	-	-	-
interval (min.)	12	12	12	-	-	-	-
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							38,5
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							9 160
sestava vlaků							2 x T3, 2 x T6

vrací do centra (mezi Karlovým náměstím a Andělem jede přes Národní třídu a Újezd) a v roce 1990 opouští Radlice a jede od Anděla na Kotlářku. Posledních deset let už je rychle: Seznam linek a zastávek z roku 1994 ji zná v trase z Čechova náměstí na Knížecí jen v pracovních dnech a jen do 20.00 hodin, další z roku 1995 ji uvádí v tomtéž časovém rozsahu, ale až z Kubánského náměstí a přes náměstí Míru, ještě novější ze srpna 1996 opět stejně jako ten starší z roku 1994 a teprve v tom z roku 1998 ji nacházíme v dnešní trase. Jak vidíte, nelhal jsem, když jsem tvrdil, že oproti lince 5 jezdila „šestka“ pořád někam jinam. A to jsem zdaleka nepostihl všechno.

#### Současná pravidelná trasa

Kubánské náměstí – Slavia – Koh-i-noor – Oblouková – Nádraží Vršovice – Otakarova – Nuselské schody – Pod Karlovem (Z) – Bruselská – I. P.

Pavlova – Štěpánská – Karlovo náměstí – Národní třída – Národní divadlo – Újezd – Kinského zahrada – Arbesovo náměstí – Anděl – Na Knížecí – Plzeňka – Smíchovské nádraží

S ohledem na délku historického vývoje trasy linky si dovoluji ponechat popis úseku od Kubánského náměstí po Otakarovu do příštího dílu; začneme tedy na Bělehradské ulici, kde mineme hned na začátku vlevo budovy bývalého Nuselského pivovaru, podjedeme spojovací trať ČD Smíchov – Vyšehrad – Vršovice, hned nato hlavní trať Praha – Bečkov a zastavíme v zastávce Nuselské schody, která bývala noční mýrou všech průvodčích. Vzhledem ke sklonu tratě v ní mohlo dojít u starých vozů ke zpětnému smyčku, kdy řidič normálně zastavil, ovšem po utažení ruční brzdy začala souprava pomalu, ale nezadržitelně couvat. On sám už mohl jen zoufale dávat návěst „k brzde“ a bylo na průvodčích, zda se jim povede ručními brzdami vlečných vozů, eventuálním spáním pisku ze zadní plošiny motorového vozu vlak zastavit. Nutno říci, že se jim to obvykle povedlo a že daný jev byl spíš otázkou výuky v kursu; v praktickém provozu nastával minimálně. V pravých obloucích mineme protisměrnou zastávku Pod Karlovem, nebudeme si jí ale všimát, protože z opačné strany nám přímo před čelo vlaku couvají zákazníci Delvity se svými automobily. Faktem je, že nás mohou vidět obvykle až na poslední chvíli a tak by se toto nebezpečné místo mělo řešit dopravně inženýrsky, aby řidičovy nervy tolik netrpěly před vjezdem do vlastního centra. Mezi zastávkami Bruselská a I. P. Pavlova se nedá mluvit o jzdě. Protahujeme se vedle zaparkovaných automobilů a dáváme pozor, abychom nenajeli na ty, které jedou po kolejkách. Rušné křižovatky s Rumunskou a Jugoslávskou ulicí nám silničním vozidla definitivně znechutí, ale ono už je to jedno, v prostoru zastávek I. P. Pavlova musíme dávat o to větší pozor na přebíhající chodce. Je zde vždy velký obrat cestujících, máme proto čas se věnovat vývoji zastávek.

Od nepaměti zde byly zastávky dvě: jedna na Tylově náměstí před křižovatkou a druhá na vlastním náměstí, dnes bychom řekli „mezi světlý“. Po zprovoznění stanice metra se nástupiště přestěhovala do dnešních míst a zabrala i dřívější vozovky. S ohledem na počet cestujících to ani jinak nešlo. Smůla je, že to protisměrně je do levého oblouku, což ztěžuje výhled. Cestující stále nastupují, tak se můžeme věnovat i názvu – náměstí se jmenovalo od svého vzniku v roce 1897, kdy byly odstraněny zbytky Slepé brány, až do roku 1925 Komenského. V letech 1925 – 1942 neslo jméno Petra Osvooboditele (to už jsme si řekli), následně mu německá okupační správa (nebo loajální radní) dala název U Slepé brány, jejíž zbytky tam už 45 let nebyly, od osvobození do roku 1948 dostalo zpět prvorepublikový název, potom bylo do roku 1952 Řijnové revoluce a když po této dějinné události byl pojmenován da-

leko větší prostor v Dejvicích (viz popis linky 2), přišel na řadu fyziolog Ivan Petrovič Pavlov. O tom jsme se již také zmínili v popisu linky č. 4 a tak můžeme klidně jet až na Karlovo náměstí, o kterém jsme si zatím nic neřekli, přestože tam jezdí také linky č. 3 i 4. V prvé řadě je nutno uvést, že se jedná o největší pražské náměstí (je větší než Václavské), že vzniklo při velkorysé výstavbě Nového Města ve 14. století, mělo vždy popisný název Velké tržiště, Novoměstský rynek, rynek Hořejšího Města a od poloviny 15. století Dobytčí trh. V památném roce 1848 bylo pojmenováno po zakladateli Nového Města – římském císaři a českém králi Karlu IV., který žil v letech 1316 až 1378 a vládl v Čechách od roku 1346 až do svojí smrti. Ještě že tenkrát neexistovala volební období a zákon o jejich počtu – husitské bouře by pak nastaly mnohem dřív, ovšem musely by mít jinou modlu – mistr Jan by ještě nežil. Asi dob-



## Rekonstrukce vozů T3

ře, když se Karlu IV. dodnes říká Otec vlasti. Přes tři křižovatky vjedeme do Spálené ulice, která se od založení ve 14. století jmenovala Kovářská, potom Flašněnská (flašněři byli výrobci klempířského zboží) a od požáru roku 1506, při kterém shořelo 20 domů, nese dnešní název. Zastavíme (pokud budeme mít štěstí a nevyjede před nás zprava z Purkyňovy ulice znenadání auto) v zastávce Národní třída. To už jedeme až k Andělu společně s linkou č. 9 a tak si další trasu popíšeme v její kapitole. U Anděla můžeme obdivovat po pravé straně moderní výstavbu a pak se již Nádražní ulicí dostaneme na konečnou. A jen tak pro informaci: kdyby se vás někdo v zastávce Plzeňka ptal, kde má smíchovské nádraží severní nástupiště (na trať přes známý Pražský Semmering), nevozte ho až na konečnou, ale nechte jej vystoupit hned; ať se kousek vrátí a mezi železničními mosty odbočí doleva. Určitě tam dojde.

### Nehodová místa

Linka č. 6 zaujímá v počtu dopravních nehod 21. místo, tedy 4. od konce a tedy nelichotivé. Již v popisu trasy jsme se zmínili o její obtížné průjezdnosti; pak není divu, že na 33 0467,6 vlakokilometrů, které v minulém roce ujela, připadlo 27 nehod. Jednoduchým matematickým úkonem dojde k výsledku: na jednu nehodu ujede „šestka“ pouhých 12 239,5 km. I když se vtírá myšlenka, zda slovo „pouhých“ skutečně nepatří do uvozovek, neboť onen výsledek by jistě mohl být horší. V srovnání s ostatními linkami však dobrý není a pokud zde jezdíme, musíme s ním počítat. Topografické mapy pak uvádějí jako úsek s největším počtem střetů s motorovými vozidly úsek od Národního divadla po Národní třídu (bylo jich vloni 32, což představuje smutné pražské prvenství), ve kterém přes instalované zábrany dochází k nehodám v místech jejich přerušení na křižovatkách, ale i v místě odbočení do Spálené ulice. 14 dopravních nehod na křižovatce Lazarská – Spálená, 13 na Ujezdě a 10 mezi Sokolskou a zastávkami I. P. Pavlova jsou další neradostné skutečnosti. Do 10 nehod se pak odehrálo u zastávek Oblouková, na Karlově náměstí, u Národního divadla a na Knížecí. K 1 železniční nehodě došlo na Karlově náměstí a ke dvěma v obroti Smíchovské nádraží; tam je to snad opravdu zbytečné a těžko můžeme argumentovat jednáním ostatních, když tam nikdo cizí není. Ke střetům s chodci došlo v zastávkách Nádraží Vršovice, I. P. Pavlova, Karlovo náměstí a před křižovatkou Anděl. Nakonec zbývá uvést jedno vjetí do nesprávného směru a vykolejení na Kubánském náměstí. Uvedené hodnoty jsou o to víc varující, o co víc jsou znepokojivější výsledky 1. pololetí letošního roku. I o tom jsme již mluvili – a doufám, že ne zbytečně – minule.

### Závěr

Když jsem byl malý, měl jsem jízdy linkou č. 6 docela rád, hlavně proto, že v tehdejších motorových vozech, které na ni vypravovala výhradně vozovna Žižkov, nebyla přepážka za řidičem, takže se dalo stát přímo vedle něj; obvykle nic nenamítal. Díval jsem se, jak točí klikou kontroléru a říkal si naivně, že to nic není, a že bych to dokázal také. Jednou jsem dokonce jednoho požádal, aby mě nechal klikou zatočit. Rozesmálo jej to, protože jsem byl jen o málo větší než kontrolér. Pak mi vysvětlil, jak moc je to zodpovědné. Snad jej tehdy nikdo nepostihnul, že se bavil s malým klukem. Onu zodpovědnost jsem ale nepochopil a – snad z dětského vzdoru – jsem začal všude říkat, že jednou budu také řidič. Povedlo se a já se pak natočil klikou, až mě to mrzelo. Ale byly i méně příjemné jízdy „šestkou“ – to když mě vozila na vyšetření a pak na malou operaci do tehdejší Dětské nemocnice na Karlově. Zato když jsem jel zpátky, mohl jsem oči nechat na řidiči a dvou průvodcích, kteří při „kupování“, tedy obracení na přejezdu, tlačili vlečňák. Připadali mně tak silní. Ovšem pak jim kdosi chtěl ulehčit práci a k mému zklamání tramvaj došla do výstupní zastávky, zajela vlevo, klaply za ní výhybky, zacouvala, opět klaply výhybky, nabrala cestující a dalším levým obloukem byla na Sokolské ulici. Tak už to bývá. Nostalgiicky vzdycháme po starých časech a neuvědomujeme si, že nám pokrok pomáhá a většinou i zpřimuje život. Jen nesmíme být moc pyšní. To pak obětujeme kousek tramvajové tratě a následně musíme vystřehovat celou dlouhou ulici, protože na dálnici se bydlet nedá...

-zjs-



V roce 2000 byla po rozsáhlých jednáních uvolněna částka na modernizaci tramvají T3, jejichž provozní stav již nebylo možno udržovat pouhými opravami.

Zařazení částky 100 milionů Kč do investičního plánu roku 2000 nám otvírá možnost zahájit obnovu vozového parku tramvají v rozsahu, který zaručí provozuschopnost opravených vozů na dalších 16 let bez nároku na vysoké náklady při provádění údržby.

V roce 2000 bude provedena generální oprava prvních 25 vozů v Pars DMN – Šumperk, jehož nabídka byla ve výběrovém řízení vybrána jako nejvhodnější z hlediska kvality práce i ceny a s přijatelnými termíny dodávek. Na této rekonstrukci se účastní i naše opravárenská základna tramvají, která v rámci kooperace dodá finálnímu dodavateli repasované podvozky, stykačové skříně a další komponenty v objemu přibližně 500 000,- Kč na jeden vůz.

Generální oprava tramvají T3,

spojená s modernizací, bude zaměřena především na GO skříně (otryskání, defektoskopické zkoušky nosníků, rámu a čepů), trakční výzbroj ALSTOM Progress s IGBT technikou, statický měnič ALSTOM, regulátor brzdičů Bahoza, kabinu typu T3M2, pohon dveří Bahoza, podlahu s krytinou Altro, topení v bočnici, kabelový kanál, nové pískovače, sedačky cestujících typu Faisa, nový informační systém a další drobná zlepšení.

Vložené prostředky však vzhledem ke snaze o maximální počet modernizovaných vozů neumožňují provést současně i modernizaci podvozkové části (převodové skříně a vypružení) a podvozky tak zůstávají limitním prvem v kilometrických problémech pro přistavování vozů na pravidelnou údržbu.

Opravy, provedené v roce 2000, je nutné považovat za výchozí krok k pokračování oprav typu GO, které v následujících letech, po dokončení rekonstrukce opravárenské základny v Hostivaři, budou prováděny vlastními kapacitami až do předpokládaného počtu 270 vozů T3, které budou v modernizované podobě nadále v o. z. Elektrické dráhy provozovány.

Ing. Jan Doubek  
Foto: Jan Šurovský



## Kolik lidí vlastně pražská MHD přepravuje?

V letošním zářijovém čísle DP-KONTAKTu na straně 8 byly uvedeny zajímavé statistické údaje za 1. pololetí roku 2000. Bohužel si je však nedovedu logicky vysvětlit.

Počty přepravených osob jsou přibližně dvojnásobkem vykonaných cest. Znamená to snad, že každá přepravená osoba vykoná jen zhruba půl cesty?

Je jasné, že počet přepravených osob se bere podle počtu vykonaných jízd; to však není správné, neboť každý cestující (od slova cesta) koná cestu, při níž jede jedním nebo více dopravními prostředky. Logicky tedy nemůže být přepraveno více osob, než kolik jich cestovalo, kolik jich vykonalo cest.

Už slyším slova „to nejde, to není podle metodiky a podobně“. Je to tak však podle zdravého rozumu, kterým bychom se měli všichni řídit. Místo „to nejde“ je nutno najít způsob, jak „to jde“. A nevědí-li si příslušní pracovníci rady, nechtě využíjí zkušeností jiných, třeba z benchmarkingu.

Proč se Dopravní podnik dělá přibližně dvakrát výkonnějším, než ve skutečnosti je? Měl bych jeden kacířský návrh: zkrátke linky každou na polovinu, aby cestující museli přestupovat (tedy absolvovat dvakrát více jízd), a rázem budeme mít ještě dvakrát tolik přepravených osob, zbydou-li ovšem ještě vůbec nějaké!

Dovedete si představit, jak by starý dobrý Potěmkin zaplesal nad naší supermetodikou? -paf-

# Autobusová doprava při Výročních zasedáních Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky v Praze

(Pokračování ze strany 1)

Zcela samostatným bodem příprav bylo zadání a řízení tvorby informačního a navigačního systému pro delegáty. Cílem při vytváření jednotlivých prvků informačního systému bylo zprostředkovat delegátům co nejjednodušší a přitom výstižné informace o dopravě jak v okolí KCP, tak při doprovodných akcích. Vzhledem k tomu, že v okolí KCP byly zřízeny celkem tři různé terminály (A, B, C), přičemž z každého z nich byl provozován jiný druh dopravy, bylo nezbytné informační systém projektovat tak, aby v každém okamžiku bylo zřejmé, kde se který terminál nachází a kudy se k němu lze dostat. Stěžejním místem u KCP byl terminál A, ze kterého byla zajišťována kyvadlová doprava z hotelů do KCP a zpět. Tady byl informační systém doplněn novinkou, kterou byl velkoplošný elektronický zobrazovací panel. Na víceřádkovém displeji byly zobrazovány informace o odjezdech jednotlivých spojů, číslu nástupišť, ze kterého spoj odjíždí, případné informace o nepravdivosti dopravy. Praxe ukázala, jak účinným informačním nástrojem je zobrazení na uvedeném panelu a můžeme si pouze přát, aby se obdobné prvky častěji objevovaly v běžné dopravě.



Pro doprovodné akce byly vytvořeny samostatné přenosné informační tabule, prostřednictvím nichž byli delegáti informováni například o přistavených linkách, směru jízdy nebo směru příchodu k autobusové zastávce. Pozornost a pečlivost věnovaná tvorbě informačního a navigačního systému se vyplatila, což bylo zřejmé i z bezproblémového odbavování delegátů v terminálu A. K tomu bezpochyby přispěl i odbavovací informační systém (OIS) v autobusech, jehož prostřednictvím byli delegáti informováni o cíli a směru cesty (vnější a vnitřní informační panely) a některých podrobnostech týkajících se samotného VZ MMF/SSB (vnitřní hlásič). Systém OIS nesloužil pouze delegátům, ale byl využíván i dispečery, zejména u KCP.

Z předchozích řádků je zřejmé, jaký rozsah znalostí byl požadován na provozním personálu, a protože bylo pro výškolení řidičů a dispečerů využito (mi-

mo zmíněný manuál) i další novinky, kterou byl dataprojektor. Všechny důležité informace byly zpracovány na PC v aplikaci Power Point a pomocí dataprojektoru promítány školněmu personálu. Vzhledem k omezením, které organizátor VZ MMF/SSB stanovil, nebylo na proškolení mnoho času, ale díky této technice bylo možné proškolit všechny, kteří se na zajištění této akce podíleli.

Samotná doprava delegátů z hotelů do KCP a zpět byla organizována v několika režimech:

- od 18. do 20. září 2000 (částečný režim) byla doprava provozována podle jízdního řádu, který měl každý z delegátů k dispozici. Vzhledem k tomu, že v tomto období nebyl počet delegátů vysoký, byla doprava v dopoledních hodinách vedena jednosměrně z hotelů do KCP, v odpoledních hodinách naopak.
- od 21. do 28. září 2000 (plný režim) byla doprava dále členěna:
  - a) od 7.00 do 11.00 hodin jednosměrně z hotelů do KCP,
  - b) od 11.00 do 18.00 obousměrně,
  - c) od 18.00 do 21.00 jednosměrně z KCP do hotelů;
- 28. září 2000 byla doprava převedena do částečného režimu.

Dispečerské řízení dopravy v praxi znamenalo, že v plném režimu od 7.00 do přibližně 11.00 hodin byly spoje provozovány podle vozových jízdních řádů, přibližně od 11 hodin bylo nutno určovat další výkony řidičům dispečersky bez ohledu na to, jakou kmenovou linku měl řidič přidělenou. Od řidičů autobusů tento způsob řízení dopravy vyžadoval komplexní znalost tras všech patnácti linek a umístění terminálů včetně jednotlivých zastávek. Vzhledem k tomu, že linek pro přepravu delegátů bylo vytvořeno 15 a zastávek před budovou KCP na Pankráčském náměstí bylo pouze pět, byly k jednotlivým zastávkám s ohledem na kapacitu odbavovací hrany přiřazovány linky. V dopoledním jednosměrném režimu byl výstup realizován v jediné zastávce, při večerním jednosměrném odvozu delegátů do hotelů bylo odbavování realizováno ze všech pěti zastávek, kterým byly přiřazeny vždy tři linky. V obousměrném režimu byly zastávky rozděleny na tři nástupní a dvě výstupní, z čehož vyplývá, že v tomto období bylo k nástupním zastávkám přiřazeno linek pět. Přestože byla v uvedených obdobích doprava řízena dispečersky, byla zde samozřejmě vazba na jízdní řád deklarovaný v oficiálních materiálech vydaných organizátorem VZ MMF/SSB, který stanovoval přesné časy odjezdů jak od hotelů, tak od KCP. S ohledem na tuto skutečnost bylo odbavování jednotlivých linek prováděno v tzv. vlnách podle JŘ, přičemž všechny vozy jedné vlny (3 nebo 5 vozů) najížděly s předem nastaveným označením na elektronických panelech

do přidělených zastávek společně a na pokyn dispečera také ze zastávek společně odjížděly. Po ilustraci v období od 18.00 do 21.00 (plný režim) odjíždělo nebo najíždělo každých pět minut 5 vozů. Kapacitu potřebnou k vypravení jednotlivých, přesně stanovených vln, a přípravu vozů, zejména OIS, zajišťovali dispečeri v deponaci, jejíž organizace se ukázala klíčovým bodem dopravy během celého VZ MMF/SSB. Po počátečních problémech a především po přemísťování deponace z ulice Sokolské do ulice Na Dolinách běželo již vše hladce a vozy najížděly do zastávek téměř vždy podle představ dispečerů.



Pro úplnost pár čísel za toto krátké období:

- celkem autobusy a minibusy ujely téměř 200 tisíc kilometrů,
  - mezi hotely a KCP bylo vykonáno téměř 7,5 tisíce spojů,
  - z letišť do hotelů bylo autobusy a minibusy provedeno přes 800 spojů,
  - od hotelů na letiště to bylo téměř 450 spojů.
- Hodnocení námi poskytnuté služby je samozřejmě především na organizátorech VZ MMF/SSB a samotných delegátech, nicméně z pohledu dispečerů (a věřím, že i řidičů), kteří se na zajišťování dopravy delegátů podíleli, byla tato výsoco prestižní akce zvládnuta úspěšně. Samozřejmě se objevily i určité nedostatky a jednotlivá pochybení, ale právě proto, že jsme schopni tyto chyby definovat, analyzovat jejich příčiny, neměly by se při příštích akcích opakovat. **Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Vladislav Zakouřil, 131021 Foto: o. z. Autobusy**

Vážené kolegyně, vážení kolegové, v průběhu roku 1999 bylo naší firmě svěřeno po zvážení všech předpokladů zajištění rozsáhlých úkolů v přepravě delegátů Výročních zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky, která se poprvé v historii konala v zemi bývalého východního bloku. Již v té době jsme věděli, že se bude jednat o dosud nejnáročnější mimořádnou přepravní akci, jaká kdy bude v naší zemi a hlavním městě Praze autobusy zajišťována. Věděli jsme, že je potřeba vykonat vše potřebné, abychom splnili mimořádné náročné požadavky směřované na náš podnik americkou stranou prostřednictvím Organizačního centra Ministerstva financí ČR. Uvědomovali jsme si, že nesmíme zklamat, že oči delegátů téměř dvou set zemí světa budou hodnotit naši zemi a její národ i přes kvalitu, s níž zajistíme jejich přepravu.

Je říjen 2000. Výroční zasedání obou organizací jsou za námi, účastníci těchto zasedání se navrátili zpět ke své práci do svých zemí a v srdcích jim zůstanou vzpomínky. Věřím, že valná většina z nich bude patřit mezi příjemné a milé, a to na celý život. Jsem přesvědčen, že kvalita dopravy sehrála významnou roli. Dlouhá řada z vás se o to poctivou a obětavou prací zasloužila.

Velmi rád a s obrovskou hrdostí proto konstatuji, že naši zaměstnanci předvedli všem účastníkům zasedání vynikající úroveň přepravní služby, za kterou od mnoha z nich sklízeli přímo na místě poděkování a uznání. Zcela ojedinělé kritické připomínky jsou již

jistě zapomenuty. Přes veškerou snahu a pochopení totiž nelze při zajišťování hromadné přepravy 100% vyhovět všem individuálním přáním jednotlivců.

Dovolte mi, abych každému z vás, kdo se jakýmkoliv způsobem na zajišťování přepravy podílel, a to bez ohledu na vaše organizační začlenění, upřímně a z celého srdce poděkoval za veškeré úsilí, které jste pro zajištění této mimořádné náročné akce vyvinuli. Slova díky a ocenění vám patří za od-

## Poděkování zaměstnancům

povědný přístup k této akci, za výsoco profesionálně odvedenou práci, za útrapy, které jste museli překonávat. Vážím si také toho, že jste nezištně a obětavě přistupovali k zajištění akce i na úkor vašeho osobního volna, na úkor času, který by měl být určen výhradně našim nejbližším. Bez toho bychom však daného výsledku nemohli dosáhnout. Navíc řada z vás projevila osobní statečnost, které bylo potřeba ke zvládnutí přepravy v krizových podmínkách při demonstracích dne 26. září.

Osobně jsem se společně s některými z vás zúčastnil celé řady komplikovaných jednání v době příprav zabezpečení akce. Měl jsem možnost podílet se s vámi na přípravě strategie a organizaci jednotlivých přeprav. Nejen v této době, ale i v době průběhu akcí jsem se na mnoha místech přesvědčil, že

pro všechny výkonné pracovníky byl profesionální přístup k výkonu svěřené práce naprostou samozřejmostí. Mnozí z vás si nejen v době přípravy akce, ale zejména v jejím průběhu sáhli na dno vlastních sil. Mnoho z vás se přede mnou objevilo ve zcela novém světle. Děkuji vám za to, bylo to jedinečné a nezapomenutelné. Bylo mi skutečně ctí a potěšením s vámi spolupracovat.

S potěšením jsem slova ocenění vyslechl rovněž od generálního ředitele a dopravního ředitele naší společnosti. Akce ukázala také důležitost co nejdokonalejší souhry všech složek, které se na zajišťování podobných akcí podílejí.

Za zvláštní poznámku stojí přistavování nízkopodlažních vozidel. Vzorně upravená a dokonale, jednoduše a slušivě vstrojená řidiči přistavovali každý den vozidla v perfektním stavu a čistotě vně i uvnitř. Lze si jenom přát, aby tomu tak bylo v každodenní službě našim klientům.

Poctivým a zodpovědným přístupem k zajištění této náročné akce jste výrazně přispěli k posílení dobrého jména nejen naší společnosti, ale také České republiky a jejího hlavního města Prahy. Za tuto vzornou reprezentaci vám jménem svým i jménem ostatních členů vedení odstěpného závodu ještě jednou z celého srdce děkuji a vyslovuji pochvalu.

Dovolte mi, prosím, abych vám při této příležitosti též popřál mnoho spokojenosti jak v práci, tak i v soukromém životě, pevně zdraví a duševní pohodu.

S přátelským pozdravem

**Ing. Ladislav Špitzer, dopravní náměstek o. z. Autobusy**



# Provoz nízkopodlažních autobusů ke konci roku 2000

Na městských autobusových linkách Pražské integrované dopravy (PID), jejichž provoz zabezpečuje naše akciová společnost, se stále častěji můžeme setkat s nízkopodlažními autobusy (n), které vysoce oceňují především cestující s omezenými možnostmi vlastního pohybu. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, odštěpný závod Autobusy získal v letošním roce, zejména v souvislosti s konáním Výročního zasedání MMF a SSB v Praze, dalších 80 nových nízkopodlažních autobusů v tzv. „standardním“ provedení (Sn). V současné době máme tedy ve svém vozovém parku celkem 175 těchto autobusů. Vedle 3 autobusů značky Neoplan (zelená barva) jsou to výhradně autobusy značky Karosa-Renault. Autobusy dodávané od roku 1999 (celkem přibližně 130) jsou nově vybaveny i sklopnou nájezdovou rampou u prostředních dveří, která především cestujícím na invalidním vozíku umožňuje vcelku nerušeně překonávat výškový rozdíl, případně mezeru při zastávkovém odbavování. Tyto autobusy také lze, při standardních stavebních úpravách zastávek, považovat za plně bezbariérové. V dohodě se Sdružením pro životní prostředí zdravotně postižených v ČR (SŽPZP ČR) jsou jinak mezinárodním symbolem bezbariérovosti označovány všechny nízkopodlažní autobusy.

linka č.	garantované vypravení Sn		
	pracovní den	sobota	neděle
102	9	7	6
111	1	-	-
117	4	-	-
122	2	-	2
130	4	3	3
131	9	4	5
135	10	3	3
151	3	1	1
154	11	8	9
164	5	6	5
166	4	1	1
167	10	4	6
184	4	-	-
193	10	7	6
197	2	-	-
213	13	13	12
225	5	4	5
234	6	2	2
239	3	1	1
248	5	5	5
273	3	3	3
<b>Celkem</b>	<b>123</b>	<b>72</b>	<b>75</b>

## Vysvětlivky:

Linka č. 102 – na lince budou v příslušný provozní den zabezpečovány všechny spoje Sn autobusy a to celotýdenně.

Linka č. 154 – na lince budou zabezpečovány všechny spoje Sn autobusy s výjimkou špičkových období pracovního dne (tzn. v mimošpičkových obdobích pracovních dní, po celá období sobot a nedělí) – výjimku tvoří linka č. 122, která má zabezpečeny Sn autobusy i v neděli pouze vybrané spoje.

**Poznámka:** pro uvedené verze řešení mohou nastat výjimky plynoucí z ojedinelých přejezdů autobusů mezi linkami (například večer u autobusů nočních linek)

Na tento poměrně zásadní rozvoj provozu standardních nízkopodlažních vozů bylo třeba provést včasnou přípravu, a to v oblasti předpokládaného využívání a z toho i vycházejícího rozdělení dodávek na jednotlivé garáže. Se SŽPZP ČR a ROPIDem bylo projednáno a dohodnuto využití těchto nových autobusů zejména na posílení provozu již nyní obsluhovaných linek Sn autobusy tak, aby mnohé linky mohly být obsluhovány celotýdenně pouze Sn autobusy a u zbývajících vybraných linek mohl být „smíšený“ provoz nízkopodlažních a vysokopodlažních autobusů pouze ve špičkách pracovních dnů (s výjimkou některých využívaných přejezdů z jiných linek).

Jak bylo naznačeno, letošní dodávka 80 nových nízkopodlažních autobusů standardního provedení (Sn) souvisela s přepravním zabezpečením Výročního zasedání MMF a SSB v Praze, při kterém bylo zapotřebí krátkodobě stáhnout tento typ autobusů z provozu na pravidelných linkách (týkalo se období mezi 15. zářím a 1. říjnem). Plně zapojení těchto nových Sn autobusů do řízeného provozu na vybraných

linkách bylo zahájeno od soboty 28. října. V pracovní den se předpokládá řízené vypravování na linky celkem 123 nízkopodlažních autobusů, v sobotu pak 72, v neděli 75 Sn autobusů. Tímto provozním opatřením se nepoměrně zvýší i podíl spojů zabezpečovaných Sn autobusy v celé síti městské autobusové dopravy, a to na více jak 13 % v pracovní den, přibližně 16 % v sobotu respektive v neděli. Do provozu budou nepravděelně nasazovány i ostatní nízkopodlažní autobusy jako tzv. „negarantované“ pořadí, proto bude možno se s těmito autobusy setkat i na dalších autobusových linkách.

Tento provoz na linkách s garantovaným nasazováním Sn autobusů bude spolu s dvěma speciálními autobusovými linkami pro zdravotně postižené a vybranými úseky metra zlepšovat podmínky k přepravě zejména pro zdravotně a pohybově postižené cestující. Nasazování a provoz nízkopodlažních autobusů je cestujícími hodnocen velmi pozitivně především pro rychlé, pohodlné vystupování a nastupování do autobusů, pro celkově vysoký standard městské přepravy.

Spoje respektive provoz na linkách zabezpečovaných Sn autobusy garantovaného vypravení bude pro cestující znovu označován v zastávkových jízdních řádech. Jak již bylo uvedeno, bude se většinou jednat o souhrnný provoz na linkách (u některých linek s výjimkou špičkových období pracovních dnů). Zdravotně postižení si tak již nebudou nuceni plánovat svoji cestu se zaměřením na vybrané Sn spoje, ale převážně ve vztahu k trasám linek s provozovanými Sn autobusy. Provoz garan-

tovaných Sn autobusů bude i nadále podléhat zvláštnímu režimu kontroly a náhrady případných výpadků provozu. Pro řešení těchto mimořádných případů může dispečink například využívat i ostatní vypravené (negarantované) Sn autobusy příslušné garáže (staziení negarantovaného Sn z linky s jeho souběžnou náhradou klasickým standardním autobusem).



Foto: Petr Malík

V tabulce jsou uvedeny vybrané linky pro řízené provozování Sn autobusů, s rozsahem garantovaného vypravení od soboty 28. října 2000 (**poznámka:** vzhledem k integrování provozu některých těchto linek s dalšími linkami (přejezdy), dochází k řízenému provozu Sn autobusů i na některých dalších (přejezdových) linkách).

Pro rok 2001 se předpokládá nákup dalších 50 Sn autobusů a zahájení by měl být i nákup Kn autobusů (nízkopodlažních kloubových). Ke zvýšenému podílu nízkopodlažních autobusů bude opět s předstihem připraveno jejich řízené nasazování do provozu, což bude podkladem i pro přidělování autobusů na jednotlivé garáže.

## Závěr

Uvedený soubor autobusových linek s nasazovanými Sn autobusy spolu se dvěma zvláštními autobusovými linkami a metrem s jeho bezbariérově přístupnými stanicemi bude tedy tvořit v hlavní město Praze síť, kterou nepoměrně snáze budou moci používat ke své přepravě i cestující se sníženou možností pohybu. Je naším přáním, aby počet nízkopodlažních autobusů, standardních ale i kloubových, provozovaných na linkách městské dopravy, dále narůstal a zvyšovaly se tak i kvalitativní parametry přepravy pro všechny skupiny cestujících.

**Za dopravní úsek o. z. Autobusy**  
Ing. Karel Holejšovský

## Zajištění dopravy v metru při zasedání MMF a SSB v Praze

Zajištění dopravy v metru v období zasedání MMF a SSB v Praze bylo prioritním úkolem letošního roku pro úsek dopravní o. z. Metro. Tento útvár zajišťuje vlastní provoz metra. Je v něm začleněn personál jak staniční tak i jízdni, jeho součástí je i vlakový dispečink. Dále se zabývá i technologickými otázkami provozu – tvorbou jízdniých řádů a staničním informačním systémem. V jeho kompetenci je i operativní správa stanic metra včetně zajišťování úklidu dodavatelským způsobem.

Zaměstnanci úseku dopravního mohli při přípravě na zasedání MMF a SSB vycházet z bohatých zkušeností se zabezpečováním provozu při konání velkých akcí jako spartakiády, slety, koncerty, sportovní utkání a další. V daném případě bylo třeba brát neustále v úvahu i dosti vysoká bezpečnostní rizika, se kterými se počítalo při plánování všech možných variant provozu. S časovým předstihem bylo třeba řešit otázky související s možností neoprávněného vniknutí do technologických prostorů stanic a se slyšitelností staničního rozhlasu. Byl zpracován operativní informační systém a došlo k náhradě poškozených informačních prvků. Personální posílení stanic zajistili i dodavatelé úklidových prací. Detailní příprava zajištění činností souvisejících s přípravou uzavíráním stanic metra představovala jeden z hlavních úkolů. Všechna opatření byla podrobně probrána s dopravním personálem, s důrazem na zaměstnance, kteří byli určení do služeb v úterý 26. září. Z dalších opatření lze zmínit rozší-

ření systému kamerového dohledu i pro potřeby policie, připojení vybraných provozních zaměstnanců a zajištění vjezdu služebních vozidel o. z. Metro do uzavřené zóny. Řada jednání o spolupráci v tomto období byla vedena také s Policií ČR a Městskou policií s cílem zajistit koordinovaný postup při řešení případných mimořádných událostí.

Díky těmto opatřením byl provoz metra v době konání zasedání MMF a SSB zajištěn na vysoké úrovni.

Při zahájení zasedání, které bylo při celé akci hodnoceno jako nejkritičtější den, zajistilo metro přepravu policejních posil ze stanice Roztyly do stanice Vyšehrad. Situace v ulicích Prahy si také vyžádala v podvečerních hodinách přepravu účastníků metrem z Kongresového centra do stanice Nádraží Holešovice. Ve večerních hodinách si nepokoje v ulicích Prahy vyžádaly operativní uzavírání stanic metra v centrální oblasti Prahy. I tento úkol byl ze strany provozních zaměstnanců zvládnut ke všeobecné spokojenosti.

Závěrem je třeba vyzvednout skutečnost, že staniční a jízdni personál dopravního úseku, zaměstnanci vlakového dispečinku, dozorcí směny trať a odpovědní zástupci provozu, kteří se hlavní měrou podíleli na zajištění provozu metra, zvládli své úkoly s velkou dávkou profesionality. Tímto způsobem přispěli k vysokému hodnocení městské hromadné dopravy v Praze jak účastníky zasedání, tak i představiteli státu a města.

Pavel Třeboňák, 11 130

# Mezi jednotkami sboru dobrovolných hasičů se z vítězství radovali zástupci klíčovské garáže



Nad Lužnicí se ještě převaluje mlha, ale v táboře Dopraváček už je živo. Tentokrát není slyšet dětský smích, ale chlapecká mluva, občas opeřená slovem, které není publikovatelné. Za několik málo minut začíná podzimní ověření časových dispozic v jednotlivých činnostech pro jednotky sboru dob-



Šéf výcviku dobrovolných hasičů Kamil Nový uděluje pokyny na ranním rozdělení.

rovolných hasičů působících v pěti garážích odštěpného závodu Autobusy. Chybí jen zástupci Hostivaře, ale vysvětlení je prosté. „Hostivařská garáž je v sousedství areálu metra, které je vyzbrojeno profesionální jednotkou, která by v případě potřeby zasahovala i u nás,“ podává výklad šéf školení Kamil Nový.



Startuje první disciplína, kačerovská „caska“ je přivážena vyjet k zásahu.

Žádní profesionálové jako kolegové z metra, ale party dobrovolníků, kterým učarovalo hasičství. Starají se o techniku, která by se jinak už povalovala na smetišti. Cesta z Prahy do Nuzic není právě krátká, a tak nějaké ty známky špíny by mohly být na



Úkol je splněn, z děla tryskají proudy vody.

vozidlech znát, ale kdepak. Všechny „casky“, jak zní odborný název (pro laiky cisternová automobilová stříkačka), jsou vypulírované, jak před soutěží krásy.

Hodinky ukazují 9.15 hodin a jednotky se řadí k rannímu rozdělení; i když se jedná o dobrovolníky, disciplína je na výši. Všichni se dovidají o programu



Startuje druhá disciplína požární útok.

následujících hodin, kdy ve třech disciplínách prokáží své schopnosti. Po jarní části jsou na tom nejlépe klíčovští, s pěti body za jedno vítězství a dvě druhá místa.



Shodit plechovku není jednoduchý úkol, zvláště když je proud vody z hasičské hadice pořádně silný.

Zástupci Kačerova se jako první vydávají na úvodní disciplínu, při které je testována akceschopnost výše zmiňované „casky“. Všechna družstva to zvládají velmi rychle, stejně u ostatních soutěží, rozhodují maličkosti. Neúčastní se dejvičtí, neboť v jejich výbavě „caska“ není. Za necelých dvacet vteřin zvládají úkol zástupci řepské garáže a při vyhlášení výsledků si jejich vedoucí odnáší pohár právě za tuto disciplínu.



Maximální výkony podávali všichni zúčastnění, svědčí o tom výraz ve tváři.

Druhou disciplínou je požární útok, kde je důležitá spolupráce pěti členů družstva. Až po shození dvojice plechovek na dvou různých terčích je hotovo a rozhodčí zastavují stopky. Dejvičtí, kteří využívají propůjčeného auta, mají překvapivé problémy a úkol nespíní, ale vedení soutěže jim dává druhý pokus, který postižení využívají beze zbytku. Úkol zvládnou přesně za 30 vteřin a mohou se radovat z překvapivého prvenství.



Štafeta je právě na poslední předávce, zbývá doběhnout k ohni a...

Klíčovskému družstvu před závěrečnou štafetou šlapou na paty vršovičtí a také zástupci z Řep, očekává se dramatický souboj.

Na každé družstvo čeká pět dvacetimetrových úseků a závěrem musí uhasit oheň ručním hasičím přístrojem. Klání je velice prestižní, a tak nikdo nechává nic náhodě. Vedoucí každého družstva předává Kamilu Novému své lahvičky se zápalnými látkami, aby nikdo nebyl ve výhodě.

Opět rozhoduje každá desetina a rodí se další překvapení. Dejvičtí jsou opět nejrychlejší a míchají pořadím. O šest vteřin pomalejším časem obsazují druhé místo klíčovští a mohou se radovat z velkého vítězství. Zástupci z Vršovic a Řep zůstávají za nimi ve štafetě i v celkovém pořadí.





...hasit, hasit a hasit, cenné desetiny rychle utíkají.

Na vedoucí klíčovských řidičů Elišku Bulkovou čeká koupel ve vodách líně plynoucí Lužnice jako blahopřání k svátku a na oslavu vítězství.

Krátce před tím velice nervózní Eliška Bulková odpověděla na několik našich otázek. „Jsem strašně spokojená. Kluci přistoupili k soutěži výborně, vůbec jsem je nemusela přemlouvat, mají svoji motivaci.“



Ekologie je na prvním místě. Uhašená směs nesmí v žádném případě do blízké Lužnice, ale putuje do sudu, v něm do Prahy do čistíčky.

### Jsou vaši svěřenci stejní i při plnění běžných povinností, ne jen na soutěži?

„Nemůžu si na ně stěžovat. O techniku se starají výborně, což dokumentuje její stav. Navíc to všechno dělají ve volném čase.“

### Je těžké získat nové členy mezi dobrovolné hasiče?

„Já si myslím, že ne. Přišli si to zkusit a zalíbilo se jim to, a tak zůstali.“

Břehy Lužnice osvětluje ostré podzemní slunce, a všichni už se připravují na zpáteční cestu, ale v myslech se jim honí myšlenky na jarní část soutěže. Někdo bude obhajovat své pozice z letošního



Část dejvického družstva, vítěze dvou ze tří disciplín říjnového nuzického programu.

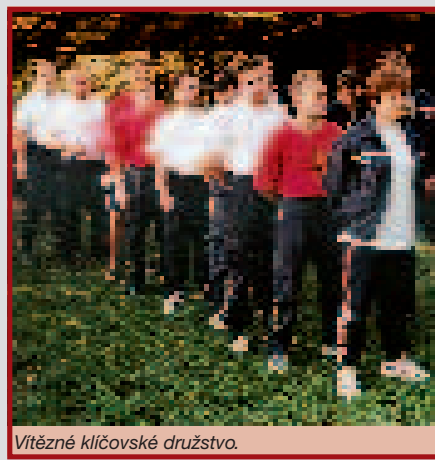
roku, jiný se bude snažit pozici vylepšit. Čím lepší výsledek, tím bývá ruka ředitelů garží k potřebám hasičů otevřenější.

**Výsledky celoroční soutěže:** 1. Klíčov, 2. Řepy, 3. - 4. Dejvice a Vršovice, 5. Kačerov.

**Příjemný den ve společnosti dobrovolných hasičů strávil Petr Malík**



Šťastná Eliška Bulková, vedoucí klíčovských hasičů, si odnáší pohár za vítězství v celoroční soutěži.



Vítězné klíčovské družstvo.

## K zamyšlení: 125 let?

Ne, otazník do titulku nedal tiskařský šotek, je tam úmyslně. Proč? Protože vyjadřuje pochybnost. Jakou pochybnost? Čtete dál.

23. září 1875 se v Praze rozjely poprvé pro veřejnost vozy koňské dráhy. I když byly malé, jednalo se jistě o městskou hromadnou dopravu. Toto datum dnes pokládáme za zrod pražské MHD a je jistě chvályhodné, že výročí, zvláště pak ta „kulatá“, oslavujeme. Každý podnik má ctít svoji tradici, zvláště když je tak bohatá, jako ta naše. Potud je tedy všechno v pořádku. Tak proč ten otazník v titulku? Čtete ještě dál.

V uvedený den se rozjely poprvé vozy po kolejích; pokud bychom sledovali výročí kolejové dopravy, žádný otazník by v titulku nebyl. Jenže dnešní akciovou společností Dopravní podnik hl. m. Prahy netvoří jen Elektrické dráhy a jejich potomek metro, nýbrž i autobusy, tedy trakce nezávislá na kolejích. A zde právě vzniká problém. Pokládáme-li tramvajový vůz, tažený koněm, za prostředek městské hromadné dopravy, pak za něj jistě musíme pokládat i podobný vůz, rovněž tažený koněm, ovšem se „silničními“ koly. Říkalo se mu omnibus a v Praze měl svoji tradici. Sice s pochybnostmi, ale přesto můžeme uvést rok 1829, s jistotou pak rok 1830, kdy bylo možno veřejným omnibusem dojet ze Staroměstského náměstí na Malou Stranu. Později už bohužel ne – linka byla zrušena. Ale byla první. O 13 let později byl učiněn pokus vozit divadelní obecenstvo na představení a domů. Ani tento provoz se neujal, i zde se však jednalo o veřejnou dopravu na území města. Pak přichází rok 1868, ve kterém se rozjely omnibusy po trase budoucí první linky koňky. O dva roky později zahájily provoz další dvě linky ve stejné trase, ovšem prodloužené až na Malostranské náměstí a na Smíchov. A teprve za dalších 5 let se dostaneme k historickému datu 23. září 1875, které pokládáme za počátek MHD v Praze. Proč? Přečtete si ještě krátký závěr.

Častou námitkou je, že všechny omnibusové linky byly v rukou soukromníků. Tato námitka však nemůže obstát, protože i populární koňka byla soukromá. Dále se dá namítnout, tentokrát již s větším úspěchem, že provoz nebyl trvalý. Ovšem i zde, alespoň u poslední uvedené linky, to není tak zcela pravda – dokazuje to například populární fotografie z Josefského náměstí (dnes náměstí Republiky), kde se potkává právě tramvaj s omnibusem. K mojí velké nelibosti to na snímku vypadá tak, jakoby omnibus tramvaj

předjížděl a byl tedy rychlejší. Ale to není podstatné. Podstatné je, že obě trakce byly v souběžném provozu a že, bohužel, tu byl omnibus dřív.

DP-KONTAKT se s oblibou věnuje historickým tématům. Nestálo by za to, abychom se uvedením úvahám věnovali v článku na historické téma v některém z příštích čísel? Snad existuje, ale já ji neznám, studie o provozu omnibusů. I ta by stála za zveřejnění.

Nejde o to, který názor se více blíží pravdě. Jde o to, abychom nemuseli pochybovat a psát otazník za počet let, po která slouží veřejnosti městská hromadná doprava v Praze. **-zjs-**

## Pražská MHD a cizinci

Nedávno, v době kolem zasedání Mezinárodní měnového fondu a Skupiny světové banky, jsem měl příležitost hovořit s několika cizinci, jimž se Praha velmi líbila a rádi by se sem vrátili s rodinami. Také pražská MHD v nich vzbudila velice příznivý dojem – až na několik maličkostí, které by bylo při dobré vůli možné napravit. Jde o informování lidí, kteří neznají naši řeč a podle akustických hlášení se jen těžko mohou orientovat. Co tedy postrádají?

1. Ve stanicích metra chybí označení názvu stanice na straně nástupiště. Až na výjimky (například Vyšehrad) je název stanice umístěn na stěně tunelu, kam se ovšem ten, kdo hodlá vystoupit, nedívá. Označení by mělo být viditelné z oken vozu.

2. V autobusech (například z letiště) běží název příští zastávky a potom název konečné (Dejvická) se šipkou, který se mezi zastávkami stále opakuje. Neznalí, kteří chtějí na Dejvickou, pokračují vstávají a připravují se k výstupu zcela zbytečně. Informace – jinak jistě dobrá – v tomto případě desinformuje.

3. Zastávky u nádraží (například Hlavní nádraží, Nádraží Braník) jsou od železničních nádraží značně vzdálené a cizinec po výstupu z tramvaje neví, kam se dát. Chybí označení směru k nádraží ČD.

Obdobné je to i na jiných místech (zastávka Florenc – Autobusové nádraží Florenc a podobně). Směrovky by asi měly být větší těch, kdo instalují označení směru k památkám, tedy nikoliv Dopravního podniku. Zájem by však o měl DP mít – vždyť jde o službu jeho cestujícím! Rozhodně by však DP měl instalovat informace v opačném směru, ke svým zastávkám a stanicím, a to nejen pro cizince.

4. Cizí návštěvníci postrádají přímo na letišti u příletů informační stánek Dopravního podniku, tak jak je to mnohde jinde obvyklé.

5. Orientační značení v metru je celkem vyhovující, u linky B ve žluté barvě však téměř nečitelné. Dřívější negativní značení na tmavém podkladu vyhovovalo podstatně lépe. Ovšem mnozí nedovedou pochopit, proč světelné tabule v řadě případů nesvíti.

6. Metro je předmětem obdivu. Avšak najít vstup do něho na ulici je velké umění; současné nevýrazné M se v pestré ulici plné lidí jen těžko hledá a neznalý je často na rozpacích, zda schody nevedou do podzemních záchodků.

Co myslíte, dá se s tím ve prospěch klientů městské hromadné dopravy něco udělat? **-paf-**

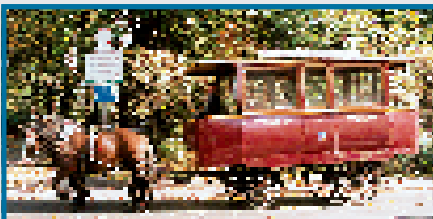
# Krakov slavil 125. výročí od zahájení



Hlavní krakovské náměstí, kterému věvodí budova tržnice.

Prážská městská hromadná doprava slaví své narozeniny v den zahájení provozu koňky. Naši kolegové z polského Krakova považují za začátek fungování systému den, kdy se ulicemi města rozjely omnibusy tažené koňmi.

V říjnových dnech letošního roku tomu bylo přesně 125 let, kdy Krakovem projely poprvé dopravní prostředky představující přímé předchůdce dnešního rozsáhlého systému.



Omnibusy připomínající první období městské hromadné dopravy v Krakově, můžete spatřit v ulicích i v současnosti, kdy slouží k projíždkám turistům po městě.

Do města ležícího na jihu Polska na řece Wisle se sjeli zástupci snad všech dopravních podniků země našich severních sousedů, aby se nejprve, v dopoledních hodinách na konferenci, zamysleli nad současnými největšími problémy polské městské hromadné dopravy, lépe řečeno integrované dopravy a aby se následně zúčastnili slavnostního otevření moderní tramvajové trati do Kurdwanowa a poté slavnostního bloku v divadle J. Slowackiego v historickém centru Krakova.



Zatravněné úseky tramvajových tratí jsou v Krakově zcela běžné. Kvalita tratí se však s touto naší téměř nedá srovnávat.

Krakovské dopravky přijelo pozdravit a popřát jim vše dobré k významnému jubileu také několik dopravních podniků ze zahraničí. Mezi nimi nechybí zástupci pražského Dopravního podniku.

O dopravě v polských městech, především těch ležících v blízkosti našich hranic, DP-KONTAKT přinesl již několik zajímavých reportáží. Proto se tentokrát pokusíme o trochu podrobnější pohled, obohacený osobními zkušenostmi z více než třicetihodnové návštěvy, která se uskutečnila díky pozvání našich krakovských kolegů.

## Historické a kulturní město

Pokud se vám zdá, že je vám město Krakov v letošním roce poněkud blíže než tomu bývalo v minulosti, zcela jistě je to díky projektu Evropských měst kultury pro letošní rok. Právě Krakov byl společně s Prahou a dalšími sedmi městy starého kontinentu

pocťen označením Evropské město kultury roku 2000.

Pokud jste již toto město navštívili, tak dáte autorům za pravdu, že se jedná o velice hezké historické město se svým zvláštním kouzlem a atmosférou. Historické centrum obklopuje pás parků zaplněných studenty, připravujícími se či čekajícími na hodiny na zdejší Jagellonské univerzitě, která je s městem spojena již více než šest století.

Druhou velice početnou skupinu obyvatel, i když poněkud méně viditelnou než studenti, jsou řádové sestry a bratři. Již jedno tisíciletí je totiž Krakov sídlem arcibiskupa.

Když už se tak touláme centrem po pamětihodnostech, za chvíli nás přepadne pocit hladu, lépe řečeno chuti vyzkoušet krakovskou specialitu, kulaté preclíčky, buď se solí, mákem nebo sezamem. Snad na každém rohu v centru potkáte malý stánek nabízející tuto místní chutnou specialitu.

Pokud opustíte hradbami opevněné a dopravně zklidněné centrum, hned narazíte na městskou hromadnou dopravu reprezentovanou autobusy a tramvajemi.

## Tramvaje a autobusy tvoří systém MHD

Většina vozidel Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S. A. (MPK) jezdí v modrobílé městské kombinaci, samozřejmě nechybí podnikový znak a zajímavé označení, zejména u vozidel elektrické trakce.



Slovo má krakovský kardinál, zehná nové tramvajové trati do Kurdwanowa. Úplně vpravo je ředitel MPK Julian Piłszczek.

Pokud jezdí linka po své pravidelné trase, uvidíte na čele, ale i na zádi vozu velkou plechovou ceduli bílé barvy s černým číslem. Pokud však zasáhne vyšší moc (v tomto případě zejména výluka), tak bílou nahrazuje žlutá a nad číslem velký nápis „Zmiana trasy“ (myslíme, že není nutno překládat).

Černě na žlutém je napsána konečná na čele vozidla, stejná barva vládne i bočním orientacím. Myslíme, že je tento model velice dobrý a hlavně přehledný. Pokud je všechno bílé, jezdíme normálně, objevili se žlutá, vážený cestující, dej si pozor. Podobně zku-



Nová tříčlanková tramvaj Bombardier na velkoryse pojaté smyčce na Kurdwanowě.

šenosti jsme získali již před několika lety při návštěvě Drážďan, a tak se ptáme, zdali bychom podobný systém nemohli zavést i u nás. Změny barvy písma si na první pohled nemusí cestující všimnout.

Zaujal nás také informační systém uvnitř vozů, kde je zcela běžným „teploměr“, informující cestující o zastávkách linky, ale také o možnostech přestupu.

Co se týče složení vozového parku tramvají, nepatří k nejmladším, neboť v letošním roce přesáhl v průměru dvacet let. Ale začíná se blýskat na lepší časy. Krakovští v prvních měsících letošního roku zakoupili čtrnáct nízkopodlažních vozidel od firmy Bombardier, na jejichž kompletaci se sami ve svých dílnách intenzivně podílejí. Pro zajímavost, motory těchto tramvají jsou od českého dodavatele, Škody Plzeň. Třináct z nich už můžete vidět v ulicích města,



...a v ulicích města. V pozadí jeden ze starších typů tramvají, převzatých z Norimberka.

především na pilotní lince č. 24, která zajíždí na novou trať do Kurdwanowa. Na posledním tříčlankovém voze v době naší návštěvy probíhal dokončovací práce. Nástupem nové generace vozidel, která odpovídají současnému evropskému standardu, začíná krakovská doprava významný kvalitativní posun. Starší vozy přece jen tolik pohodlí nenabízejí.

Inventurní stav tramvají se v Krakově za posledních šest let stále snižuje, i když výkony zůstávají na přibližně stejné úrovni. Podle publikovaných údajů mají polští kolegové 441 tramvají a 329 denně nasazují do provozu na 178 jedno- až třívozových vlaků, jezdících na 90 kilometrech krakovských tramvajových tratí.

Autobusů různých typů najdete v Krakově 520, z nichž je do provozu vypravováno 432. Největší pozornost zasluhují nízkopodlažní Scanie. Pokud se do nich posadíte a pořádně se rozhlédnete, určitě najdete jistě podobnosti s našimi City busy Karosa – Renault. Blíží údaje o nízkopodlažnosti jsme nezjistovali, ale podle prvního dojemů má Scania více bez problémů přístupných míst než vozidla užívaná v Praze.



Na lince č. 1 je právě výluka, o čemž svědčí žlutá orientační tabule.

Průměrný věk autobusů je také vyšší než v Praze. Pokud nebudeme dělat rozdíly mezi jednotlivými typy, dojdeme k číslu 6,3 roku, ale standardní jsou na tom výrazně lépe. Jejich věk dosahuje pouze 4,6 roku, zatímco u kloubových se hodnota blíží deseti letům, přesněji 9,4.

Výkony krakovské městské hromadné dopravy se v posledních pěti letech významně nezměnily. V roce 1995 autobusy najely 37,4 milionů a tramvaje 24,9 milionů vozových kilometrů, v minulém roce to bylo u autobusů 37,28 milionů a u tramvají 23,65 milionů vozových kilometrů.

Určitou specifikou je počet přepravených osob, který se sleduje podle dvou metodik. Podle státního statistického úřadu krakovští přepravili v minulém roce 523 milionů cestujících. Podle tamní inženýrské organizace, srovnatelné s naším ÚDI, to bylo jen 348 milionů. Jak je vidět, problémy s výpočtem přepravených osob nemáme jen u nás.



# provozu městské hromadné dopravy

## Počet zaměstnanců

Posledním statistickým údajem, se kterým vás seznámíme, je počet zaměstnanců. Pokud se výkony dopravy v posledních letech snížily pouze nepatrně, tak počet zaměstnanců klesl mnohem výrazněji. V krakovském MPK v roce 1995 pracovalo 3 968 pracovníků a letos je to již jen 2 670. Řidičů „ubýlo“ o něco více než 300, ale podnik přichází s novou politikou. Řidiči jsou přijímáni jako soukromníci, a tak nejsou vedeni ve stavu a mají pouze smlouvy na odježdění určitého počtu kilometrů.



Linka č. 35 jezdí po své pravidelné trase. Bílá tabule je jasným důkazem.

Pokud se chcete stát řidičem a nemáte potřebné oprávnění, podnik vás vyškolí a vy mu náklady v nejbližších třech letech splácíte. Tato pravidla uplatňují v Polsku už tři roky.



Zajímavé jsou řešení i zastávkové sloupky, další směr jízdy linek je také velice přehledný.

Jen tento krok však nemá za následek snížení počtu pracovníků, vždyť administrativa poklesla ze 748 na 493 a počet pracovníků v dílnách z 1535 na 824. Čísla jistě zajímavá, která mohou vést k zamyšlení.

Devadesátá léta byla pro krakovský Dopravní podnik časem velkých změn. První nastaly okamžitě po generální stávce tamních dopravců koncem roku 1990, kdy zpod křídel dopravce odešly všechny závody, které nesouvisely s dopravou. Důvod odchodu? „Rozdrobení sil odborářů. Tehdy měl Dopravní podnik šest a půl tisíce zaměstnanců, a to je velká odborová síla, proto se hledaly kroky, jak si

lu pracujících trochu otupit.“

Osmdesátá léta a boj proti komunismu pod vedením Solidarity se však trvale zapsaly do paměti všech. Proto, i při slavnostním defilé zástav na slavnostním večeru v divadle, uzavírala průvod vlajka právě z této doby, kterou nesli vlajkonoši s bíločervenou šerpou se znakem Solidarity.



Ukázka „teploměru“ s přestupy, kterým jsou vybavena vozidla uvnitř.

## Za kolik se v Krakově jezdí

Pokud do jihopolského města zavítáte a při svých cestách budete chtít používat městskou hromadnou dopravu, musíte si připravit o něco vyšší obnos než u nás. Nepřestupní jízdenka vás přijde na 2 zloté a přestupní s platností jednu hodinu na 2 zloté a 50 grošů, což je podle současného kursu přibližně 22 korun. Pokud zvolíte denní jízdenku, přijde vás na 8 zlotých,



Další příklad přehledného informačního systému, podle kterého se mohou cestující velmi dobře orientovat.

tedy sumu odpovídající našim 70 korunám. K dispozici jsou ještě týdenní jízdenky za 20 zlotých, rodinné za 9 nebo skupinové za 16 případně 20 zlotých podle velikosti skupiny.

Také Krakov se zařadil mezi skupinu evropských měst, která mají noční dopravu dražší než denní. Za jízdu noční linkou zaplatíte 4 zloté.

Krakov jako jedno z Evropských měst kultury 2000 realizoval projekt městské „kulturní“ karty, jejíž zakoupení majiteli umožní bez omezení používat celý systém městské hromadné dopravy a požívat různých slev do muzeí, galerií, divadel, koncertních síní a na řadu dalších akcí. Praha tuto příležitost zatím propásla, zůstává však městem kultury i nadále, a naši krakovští přátelé jsou připraveni nám předat všechny své zkušenosti.

## Postřehy z oslav

Dopolední konference nabídla mnoho zajímavých pohledů, zejména na systémy integrované dopravy v řadě polských měst, z nichž severní trojměstí Gdaňsk, Gdyně, Sopoty uvažuje o zavedení integrace s využitím bezkontaktní čipové karty. Jejich přednáška ve sborníku by stála zcela jistě za překlad. Protože jsme viděli krakovské ulice během špiček, není se co divit, že se rozvoji veřejné dopravy věnuje taková pozornost. Kolony pomalu po-

skakujících aut nebyly výjimkou ani na víceprúdových komunikacích.

Nová více než tříkilometrová trať do Kurdwanowa je skutečnou pýchou a myslíme, že se polští kolegové nemají za co stydět. Na druhou stranu, když to porovnáme s návrhem tramvajové trati na Barrandov, tak v Praze projektujeme v jiných dimenzích, na světové úrovni. Doufejme, že stavba bude brzy dokončena, její otevření bude pak událostí evropského významu.

Provoz s cestujícími byl na nové trati zahájen už 1. října, ale ke slavnostnímu otevření došlo až o deset dní později, za účasti představitelů města a církve. Krakovský kardinál požehnal nové trati, primátor přestříhl pásku a na prohlídku se vyjelo novými elegantními vozy Bombardier.

Působivé vyvrcholení oslav se odehrálo ve večerních hodinách v divadle, v jejichž úvodu si nejprve



Nejnovější autobusy v krakovských ulicích jsou nízkopodlažní Scanie, uvnitř velmi podobné našim City busům.

vykoušel, jaké je to působit na prknech, co znamenají svět, prezident a generální ředitel krakovského Dopravního podniku Julian Pilszczyk, ve vtipné scéně odhalil konferenciéra večera a sám se jal předvádět, společně s primátorem města, ocenění nejlepším pracovníkům, ať za dosažené pracovní výsledky nebo za odběry krve.

Večer byl uzavřen společným posezením v sále hotelu Forum, při kterém byli krakovští pozornými hostiteli a při kterém se rovněž ukázalo, jaké účte se tento příkladný polský dopravní podnik těší ze strany ostatních polských měst, dodavatelů i přítomných zahraničních hostů. Ne nadarmo je Krakov mezi kandidáty pro přijetí do klubu kvality CYQUAL, jak o tom píšeme na jiném místě tohoto čísla.

## Závěrem

Mnozí vzhlížíme s obdivem k západním zemím. Někdy poněkud zlehčujeme význam změn v dopravě ve městech bývalého východního Německa, neboť za nimi stojí bohatší a zkušenější bratr. Polská města na tom byla v mnohém stejně, možná i hůře než naše, proto stojí za to se jejich zkušenostmi inspirovat i v našich podmínkách.

Dopravu v krásném historickém městě sledovali Zdeněk Došek a Petr Malík

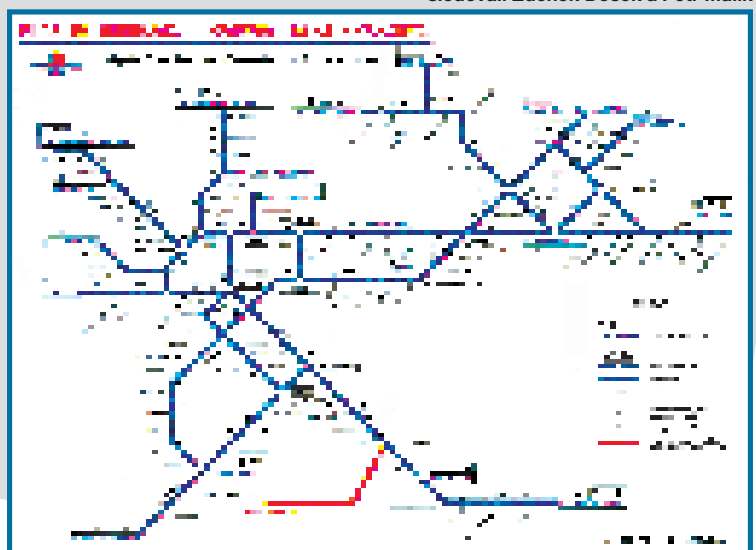


Schéma krakovských tramvajových tratí, červeně je vyznačen nový traťový úsek do Kurdwanowa o délce 3 250 metrů.

# Slavili jsme 125 let městské hromadné dopravy

Druhý říjnový týden patřil oslavám 125. výročí městské hromadné dopravy v Praze. Od úterý do pátku jsme měli v Hudebním divadle v Karlíně zaplacená čtyři představení. V pátek a v sobotu jezdila městem historická tramvaj s cestujícími v dobových kostýmech, kteří zvali k návštěvě sobotního Dne otevřených dveří, při kterém jsme opět po třech letech představili zázemí kačerovského depa metra, pankrácké tramvajové vozovny a kačerovské garáže.

Zájem byl stejně jako v předchozích letech obrovský, speciální linka odvezla od stanice metra Kačerov za více než šest hodin provozu na tři a půl tisíce zájemců o návštěvu našeho zázemí.

Pokud jsme v minulém roce na stránkách DP-KONTAKTů průběh Dne otevřených dveří v některých provozovnách kritizovali, tentokrát musíme všem,

kterí se na organizaci v jednotlivých provozovnách podíleli, vyseknout pochvalu.

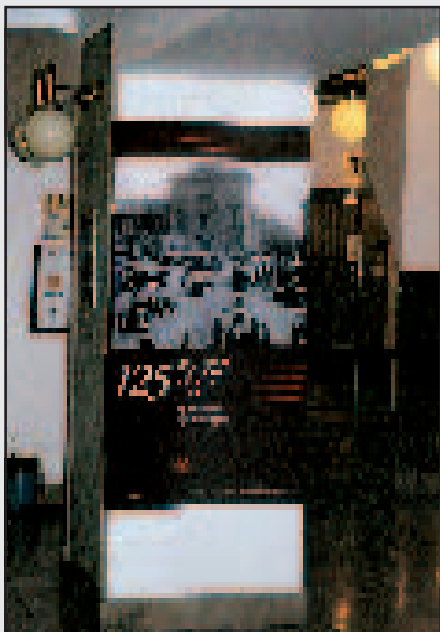
Pokud si vzpomenete, tak ve stejných provozovnách se v září roku 1997 konal první ročník Dne otevřených dveří. Porovnáte-li jeho úroveň s tím letošním, tak je vidět jednoznačný kvalitativní posun. Dnes již dokážeme naše zázemí daleko lépe prezentovat než tomu bylo tehdy.

Jako každý ročník přinesl i tento nové podněty, které se budeme snažit zapracovat do příštího vydání této, dnes už tradiční akce naší společnosti.

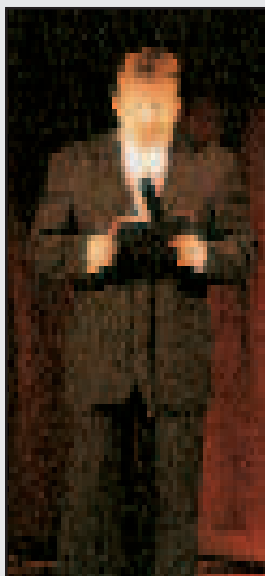
Pojďme se teď vrátit do druhého říjnového týdne a na fotografiích zavzpomínat, jak jsme slavili významné výročí městské hromadné dopravy.

—bda—

Foto: Marie Jílková,  
Marie Vrančíková a Petr Malík



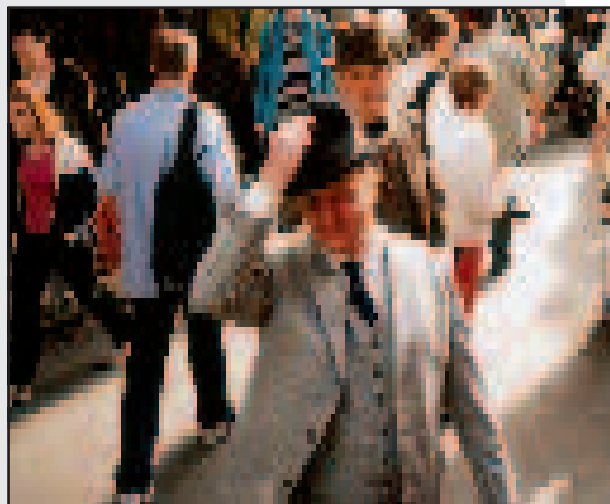
Slavnostní projev přednesl v úterý 10. října předseda představenstva a generální ředitel ing. Milan Houfek. Zúčastněné pozdravil i náměstek primátora Ing. Martin Hejl.



Zázemí Hudebního divadla v Karlíně bylo u příležitosti čtyř slavnostních představení vyzdobeno plakátem s kterým jste se mohli setkat od konce září i v AWK vitrínách ve stanicích metra.



Historická tramvaj z roku 1908 vyjíždí na svou trať městem. Posádku tvoří kolegové v kostýmech také z roku 1908 a snaží se upozornit Pražany a návštěvníky na významné výročí MHD, ale také pozvat na IV. ročník Dne otevřených dveří.



„Dobrý den, přijďte se s námi svézt, jsme kulatní podnik s dobrými referencemi,“ jako by chtěl říci ing. Jan Urban, snad nejaktivnější z tramvajové posádky při rozdávání pamětních letáčků.



Historická tramvaj se svým osazenstvem dorazila do pankrácké vozovny pozdravit před několika minutami zahájený Den otevřených dveří. Dobové kostýmy okamžitě přilákaly pozornost nejednoho návštěvníka.



Pro dobrou náladu nejen cestujících, ale zejména kolemjdoucích, hrála ve vlečném voze dopravní kapele.



Den otevřených dveří začíná! Jste vítanými hosty, tak se pojdte podívat, co jsme pro vás připravili a o co všechno se musí starat pražský Dopravní podnik, abychom vás mohli přepravovat spolehlivě a bezpečně 365 dní v roce (v letošním dokonce 366).





Různé typy tramvají, většinou je můžete spatřit osamoceně, tady je máte pěkně pohromadě a můžete si je pořádně prohlédnout, to v běžném provozu není možné. A tak se pankráckou vozovnou neustále ozývalo zvonění, stejně jako na přeplněných křižovatkách.



Aby mohly tramvaje jezdit co nejpřesněji a mohly poskytovat co nejlepší služby, je třeba i dobře vybavené zázemí. Vpředu dispečerské vozidlo, za ním čistící vůz a další mechanismy nezbytné pro bezproblémový provoz.



Na Pankráci sídlí i škola Elektrických drah, vzdělávací zařízení, kterým musí projít všichni uchazeči o práci řidiče tramvaje.



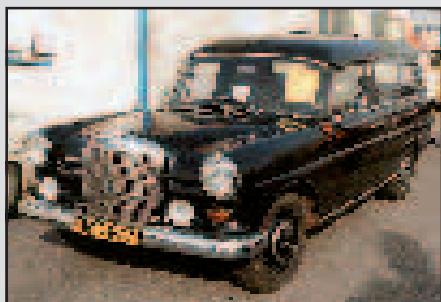
Opouštíme Pankrác a letošní nabídku Elektrických drah, která byla mnohem povedenější a atraktivnější než ta loňská motolská. Nejmenší dostali na cestu na Kačerov balíčky.



Přijíždíme do kačerovských garáží, kde bylo jako již tradičně k vidění množství autobusů, ale i doplňkové techniky. Prezentoval se také nový dodavatel nafty, stejně další externí dodavatelé.



Tisk zastávkových jízdních řádů. Služba, která na každé garáži vzbuzuje velký zájem návštěvníků. Na Kačerově byla před místností s tiskem stále několikahlavá fronta.



Podruhé byla expozice autobusů doplněna historickými vozidly REHIV klubu Praha. Letos byly prezentovány zemské výstavní novinky LOTUS ELAN+2 S 130, rok výroby 1971 o obsahu 1 600 ccm a pohřební vozidlo Mercedes Benz, které bylo využíváno ke státním pohřbům významných straníků a státních činitelů.



O příjemnou pohodu se na Kačerově starala dětská kapela z Jižního Města, která si nejednou vysloužila potlesk přítomných.



Poslední otevřenou provozovnou bylo depo metra na Kačerově. Pardon, ještě jsme zapomněli na Muzeum městské hromadné dopravy, kam byl v sobotu 14. října vstup volný a této možnosti navštívit historickou sbírku vozidel využilo více než dvě stovky návštěvníků.

Na Kačerově jako již obvykle největší pozornost přitahovala souprava M1. Návštěvníky samozřejmě zajímalo, kdy se s ní budou moci svést na trati C. Doufejme společně, že co nejříve.



V zájmu veřejnosti nezůstávala rekonstruovaná souprava za „em-jedničkou“ o mnoho vzadu.



Málokdo z běžných cestujících ví, že metro má kromě souprav pro přepravu cestujících i další mechanismy, kterými se zajišťuje především bezvadný stav tratí. Den otevřených dveří je ideální příležitostí ukázat veřejnosti, proč je v metru noční výluka.

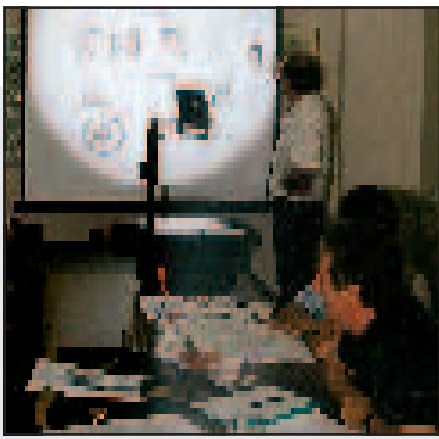


Obležení dětmi různého věku byli jako již tradičně hasiči o. z. Metro. V hale depa předváděli ukázky lezecké a slaňovací přípravy, na ploše před domovskými garážemi byla ukázka hasičské techniky.



Opouštíme Den otevřených dveří, ale ještě musíme zaskočit do improvizovaného Střediska dopravních informací. Materiály, které jsou zdarma, jdou doslova na dračku, ale i kniha vydaná u příležitosti 125. výročí městské hromadné dopravy v Praze nachází své kupce. Stejně jako v garážích i zde je velký zájem o tisk jízdních řádů.

Tak to byl Den otevřených dveří 2000, jak jsme ho zachytili redakčním fotoaparátem. Na závěr bychom rádi přidali postřeh jednoho z pravidelných návštěvníků, který podobné akce navštěvuje i v zahraničí. „Úroveň jde stále nahoru, myslím si, že se blížíme úrovni podobných akcí například v Německu.“



Pan Averous z RATP a současný prezident klubu představí výsledky soutěže o nejlepší logo klubu CYQUAL, předložené jednotlivými jeho členy. Vítězné logo – návrh STIB Brusel – je na pravém okraji osvětleného plátna. Foto: Petr Malik

Na internetových stránkách příznivců veřejné dopravy se můžeme dočíst, že stránky DP-KONTAKTu vytvrdle vyplňujeme standardy kvality služby. Nemůžeme tak neuchýnit ani tentokrát, kdy chceme – i když se značným zpožděním – referovat o schůzi klubu CYQUAL, která se konala ve dnech 29. a 30. května tohoto roku v Praze.

Na našich stránkách jsme již přinesli reportáže ze základací schůze klubu v Paříži a následného ženevského zasedání. Na konci letošního května měl čest toto zasedání připravit Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Uskutečnilo se ještě v zasedací místnosti bývalého sídla ředitelství akciové společnosti na Českomoravské a organizačně bylo perfektně připraveno díky péči paní Žilkové a paní Lebedové ze zahraničního oddělení a Ing. Urbanové z oddělení VTEI. První den schůze Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost prezentoval uplatňování standardů v terénu: informační systém ve stanicích Českomoravská, nádvakem zvukový informační systém pro nevidomé, ovládaný povelovou soupravou, který ve stanicích metra a zastávkách tramvají Malostranská předvedl pan Roček z APEXu, terminál a přístupný uzel Černý Most s jeho informačním systémem a Střediskem dopravních informací. Návštěva se uskutečnila bez předchozího ohlášení a naši hosté se mohli seznámit s každodenní úrovní služby. Oceňovali rozsah informací poskytovaných ve stanicích, na zastávkách a v našich SDI, i úroveň stejnojmenné disciplíny, ve které vynikali jak „přepravní manipulanti“ ve stanicích metra, tak řidiči autobusů na Černém Mostě. Z hodnocení přijetí ve stanicích metra v záznamu ze zasedání naproti tomu vyplývají rezervy spočívající v převažujícím zaměření na dohled nad technickým zařízením stanic. Globální pohled na vývoj programu kvality služby v naší společnosti vyjádřil pan Bernard Averous, obchodní ředitel RATP, ve svém dopise ze 7. června adresovaném předsedovi představenstva a generálnímu řediteli Ing. Milanu Houfkovi, ze kterého citujeme: „Přestože, vedle oficiálních projevů o kvalitě, dobře známe obtíže, se kterými se všichni setkáváme na cestě k pokroku v této oblasti, mohu vám

potvrdit, že výsledky dosažené Dopravním podnikem od zahájení programu na nás udělaly dojem. Jsem velmi rád, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se nyní pro mnohé podniky stává referencí.“

K představení vývoje kvality služby u ostatních zakládajících členů klubu poslouží některé pasáže z již uvedeného záznamu ze zasedání:

### Dopravní podnik Ženeva: Alain Bourion

– Prezentace zprávy o plnění nabídky vozových kilometrů a úrovně kvality služby státní radě. Předkládají syntetickou každoroční zprávu o plnění cílů a rozsáhlejší zprávu na konci smlouvy (po 4 letech).

– Školení personálu příčnými dehierarchizovanými skupinami. Těto akce se účastní ředitelé. Účelem je, aby si zaměstnanci uvědomili, že existuje řetězec odpovědnosti k „výrobě“ služby a školení se pro názornost provádí rozбором konkrétních případů vyprávených účastníky školení. Všechny 1 300 zaměstnanců projde školením do ledna 2001. Cílem je přispět k rozvoji podnikové kultury.

– Příprava k přechodu na ISO 9000-2000 a na ISO 14001 s termínem červen 2001 za účelem obnovy certifikace.

– Management přesnosti provozu: na základě pracovní skupiny UITP, která se zabývá otázkami nepra-

jek: budou to řidiči dobrovolníci, kteří budou hlásit každý problém v terénu (například neplánovanou objížďku), aby mohla být zavedena v co nejkratší době opatření příslušnou povaze vzniklé situace.

• Projekt zavedení označení: **Eko-dynamický podnik**. Kritéria pro toto označení odpovídají specifikacím normy ISO 14001. Vychází z myšlenky integrovat aspekty ochrany životního prostředí do dokumentačního systému ISO 9000 s předpokladem pozdějšího přechodu na certifikaci 14001.

### RATP: Bernard Averous

Prezentace vývoje zpracování stížností/reklamací. V roce 1996 byla realizována anketa o hlavních tématech nespokojenosti cestujících, podávajících stížnosti: šlo především o lhůtu, ve které dostávali odpovědi a příliš administrativní přístup a tón.

Akcí plán zahrnuje:

– Vytvoření **charty odpovědi** upřesňující lhůtu, které je třeba respektovat a formu, která bude používána (Vážený pane, Vážená paní, Já a ne my, kompletní změna formální struktury odpovědi, je-li nezbytné, pak omluvy a respektování důvěryhodnosti).

– Zavedení standardu služby přebírajícího jednotlivé body charty.

– Zavedení školení pro přijetí této charty.

## Zasedání klubu kvality CYQUAL v Praze

videlnosti v provozu, se provádí analýza okolností, které vedly ke zpožděním větším než 6 minut. V roce 1999 tak bylo analyzováno 2876 zpoždění, 1404 případů bylo způsobeno vnitřními příčinami, 970 případů zpoždění bylo z důvodu poruch na motorech či brzdách.

– Předklad výsledků měření standardů: srovnává vnitřní podniková měření a měření spokojenosti klientů. U vnitřních měření budou pomocí počítačového programu od 2. čtvrtletí 2000 automaticky vydávány výsledky všech standardů – kritérií podle normy AFNOR (francouzský normalizační institut).

– Všichni podnikoví zaměstnanci mají kartičky ke sledování kvality služby, systém je nyní už zaběhnutý: vyplní a předají zhruba 250 kartiček s pozorováními za měsíc.

### STIB Brusel: Marcel Carí me

Evropská norma kvality služby je brána za referenční dokument, ze kterého bude STIB vycházet. Podnik uvažuje o změně k lepší podnikové organizaci a struktuře. Standardy služby budou včleněny do smlouvy. Normy ISO jsou považovány za základní podpůrný prvek pro kvalitu služby. Přípravuje se systém bonusů a malusů.

– O programu kvality:

• **Odpovědi na stížnosti:** byla provedena anketa spokojenosti, aby se zjistilo, jak by měly vypadat odpovědi. Přípravuje se procedura řízení odpovědí na stížnosti, která bude pokrývat celý chod podniku, a to v rámci certifikací na ISO 9000 (centralizace odpovědí, decentralizované zpracování, vyhodnocování).

• Vytvoření skupiny **20 víceúčelových (polyvalentních) řidičů** (autobusy a tramvaje). Umožní zajistit kontinuitu služby a větší pružnost ve využívání rezervních řidičů (efektivnost).

• Přípravuje se vytvoření tzv. **zaměstnanců – spo-**

V roce 1999 byla provedena nová anketa o spokojenosti: původně podnikem uvažovaná lhůta 21 dnů se ukázala příliš dlouhá: klient by chtěl lhůtu do 11 dnů.

Nejdůležitější je odpovědět **na všechny** motivy stížnosti klienta. RATP bude muset definovat nový standard, aby mohla dosáhnout pokroku v této záležitosti.

Přípravuje se smlouva s organizační autoritou kterou je Pařížský dopravní svaz. Smlouva zahrne podnikové standardy služby se zavedením systému bonus – malus, který bude vycházet z plnění těchto standardů; připravuje se systém zainteresování na výsledcích.

### Ze života klubu:

Rozšiřování klubu nemůže probíhat jiným způsobem než postupně, nanejvýše 1 podnik ročně. Předtím se bude třeba ujistit, že zkontaktovaný podnik je v obdobné vývojové fázi. Bude-li tomu tak, bude možno podnik ucházející se o členství pozvat na schůzi klubu a rozhodnout poté o jeho přijetí. Možnými kandidáty jsou Milán, Krakov, Stockholm a Montreal. Alain Bourion zkontaktuje Montreal, RATP Milán.

Ve vlastním komentáři k činnosti klubu CYQUAL bych podtrhl, že všechny tři výše uvedené dopravní podniky své programy zakládají na evropské normě kvality služby ve veřejné dopravě s tím, že konkrétní standardy vycházejí z francouzské normy AFNOR a jejich plnění se stává předmětem smluv s příslušnou organizační autoritou.

Příklad TP Ženeva ukazuje, že velikost podniku neodvisí vždy jen od počtu zaměstnanců. Tento podnik se mezi velké řadí svým přístupem k zajištění kvality prostřednictvím všech svých zaměstnanců s využitím nejmodernějších metod managementu. Školení probíhá ve skupinách o 15 osobách, kde jsou přítomni ředitelé, ale kde zároveň přetvárá platit hierarchie i divizionální uspořádání. Tři hodiny školení jsou hodnoceny jako vzájemně velmi obohacující.

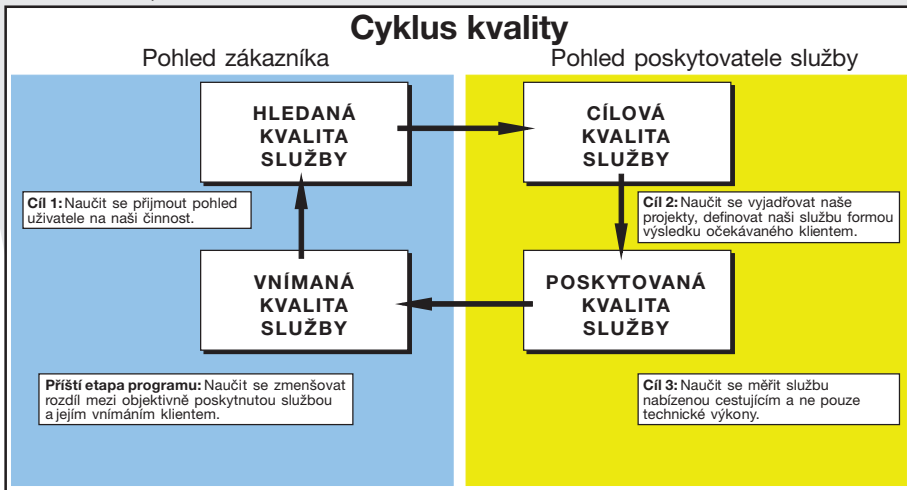
TP Ženeva připravuje též projekt garantovaných přestupů v sedlových obdobích, které budou zaneseny do jízdních řádů. Ženeva spolu s Bruselem sází na motivaci a aktivní podíl zaměstnanců na každodenním uplatňování programu kvality – hlášení dobrovolníků v Bruselu o problémech a jejich osobní účast při návrhu řešení, v Ženevě kartičky „Sledování kvality“ – přináší mnoho podnětů a jsou důležité pro život programu.

Paříž svým zaměřením na nakládání se stížnostmi/reklamacemi ukazuje, že reklamujícího klienta považuje za náročnějšího cestujícího, který v RATP vynakládá větší prostředky a zaslouží si tak zvláštní pozornost.

Úvahy o rozšíření klubu v budoucnu dokonce o letecké společnosti (konkrétně se uvažuje o Air France, která má obdobný program kvality) ukazuje, že klub se nechce omezovat jen na jeden druh dopravy a je připraven být otevřen jiným pohledům (třeba i ze značných výšek).

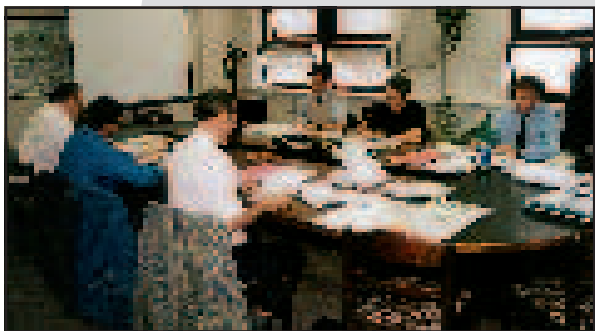
### Nová smlouva mezi RATP a Svazem pařížské dopravy

Na příkladu RATP můžeme též konkrétně ilustrovat úlohu programu kvality služby ve smlouvě s orga-



V březnové příloze DP-KONTAKTu v roce 1999 byl v článku Ing. Šubrta, Csc. uveřejněn Cyklus kvality v podobě, na jaké svůj program kvality služby založilo RATP. Dnes přinášíme Cyklus kvality dle evropské normy a cíle, které z něho vyplývají pro naše podniky.





Momentka z pražského zasedání klubu. Odleva (na levé straně stolu) pánové Marcel Carl me ze STIB, Jose Luis Nevado z Metro Madrid, Bernard Averous z RATP, na protější straně Jean-Maurice Bidault z RATP, Alain Bourizon z TPG a autor článku. Foto: Petr Malík

nizační autoritou v budoucím konkurenčním prostředí. 12. července 2000 podepsali prefekt pařížského regionu a zároveň prezident Svazu pařížské dopravy – STP pan Dupont, prezident RATP pan Bailly a prezident SNCF – Francouzských drah pan Huchon tříletou smlouvu, jejímž heslem je „více zodpovědnosti“ pro oba velké dopravce.

V pařížském regionu dosud převažující mechanismus, tzv. „kompenzační náhrada“, která automaticky vyrovnávala účty na konci roku, neuspokojovala ani jednu ani druhou stranu. Na konci každého roku po-

dle tohoto systému představenstvo STP rozhodlo o vysokém „rovnovážném“ tarifu, který by teoreticky zajišťoval vyrovnání provozní účet RATP a SNCF. Ministerstvo dopravy tento tarif neschválilo a vzniklý deficit byl vyrovnán kompenzační náhradou, financovanou státem a departementy. Pro podniky nebyl tento systém vůbec motivující, protože i když se jim podařilo redukovat jejich náklady a zvýšit příjmy, neskřížely ovoce tohoto svého úsilí, protože kompenzační náhrada se odpovídajícím způsobem snížila. Nově zavedený systém je tříletou smlouvou stanovující na jedné straně vyšší nabídky včetně úrovně poskytované služby a na druhé straně úhradu za realizaci této plánované

dopravní obsluhy. Nejdůležitější změny s finančním dopadem budou předmětem dodatku smlouvy, menší změny budou řešeny pouhým informováním STP.

Úhrada dopravci se skládá ze tří složek:

- celkové příjmy z jízdného (přímé příjmy od klientů a kompenzace od STP za sociální tarify);
- odměny za prodej jízdenek ve výši 6% obchodního obrátu z jízdenek;
- paušální příspěvek beroucí v úvahu „specifické požadavky podniků veřejného sektoru, jako jsou financování investic nebo sociální požadavky“.

RATP obdrží za rok 2000 úhradu ve výši 20,67 miliard franků, kterou tvoří:

– přímé příjmy	9,492 miliardy F,
– tarifní kompenzace	6,182 miliardy F,
– odměna za prodej	0,529 miliardy F,
– paušální příspěvek	4,467 miliardy F.

Pan Dupont uvádí, že do této revoluce by se nemohli pustit bez zapojení regionu. Pro prezidenta regionální rady pana Martinanda je pak smlouva symbolem modernizace veřejné služby. Tato modernizace se bude nejdříve zakládat na trojím mechanismu zainteresování podniků, který u RATP může představovat:

- redukcí odměny v případě nerealizování nabídky s franšízou 3%. Maximální redukce může dosáhnout 83,2 milionů F,
- zainteresování na příjmu z jízdenek uvnitř pohyblivého pásu 2%, jehož dopad může v plusu či mínusu dosáhnout výše 125,4 milionů F,
- **bonus – malus** ve vazbě na kvalitní služby uvnitř nůžek od –65,7 milionu F do +65,5 milionu F.

#### Jaké je z toho poučení?

Poprvé zde máme finančně vyjádřené ohodnocení kvality služby, jehož rozsah v extrému může pro RATP představovat ztrátu 131,2 milionu F. Při přepočtu tato částka představuje zhruba 720 milionů Kč a i tak bohatý podnik, jakým RATP je, proto v tomto směru již delší dobu mobilizuje svoje síly.

I naše „ohánění se“ a „vytrvalé vyplňování“ DP KONTAKT standardy kvality – ale hlavně jejich uplatňování – bude v tomto světle zvolna nabývat na ceně.

Ing. Zdeněk Došek

## Výzkumný projekt PRISMATICA

S projektem PRISMATICA se naši čtenáři měli možnost seznámit již v rozsáhlém článku v dubnovém vydání DP-KONTAKTU z letošního roku, jehož autorem byl Ing. Zdeněk Došek.

Pro osvětlení paměti pouze stručná informace o tomto projektu:

Projekt je zaměřen na bezpečnost jak cestujících, tak i personálu v dopravních systémech. Evropské konsorcium tvoří 15 účastníků, ze kterých šest jsou provozovatelé městské a regionální dopravy:

RATP Paříž, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, STIB Brusel, Metropolitano Lisabon, London Underground a ATM Milán.

Dalšími účastníky jsou výzkumné ústavy ze zemí EU, jako jsou například Thomson Marconi Sonar z Itálie, INRETS – Státní ústav pro výzkum dopravy a její bezpečnosti z Francie, King's College London nebo University College London.

PRISMATICA je tak projektem vytvořeným z jádra šesti provozovatelů veřejné dopravy, doplněného skupinou partnerů s velmi silnou technickou základnou.

Celý projekt je rozplánován na dobu trvání 36 měsíců, kdy jednotlivé fáze v sobě zahrnují analýzy potřeb jak provozovatelů, tak i dalších zájmových skupin (včetně cestujících). Dále rozvoj a vývoj, zavedení do provozu s cílem ověření, vyhodnocení, využití a další rozšíření vyvinutých či zlepšených procesů a technických nástrojů z hlediska bezpečnosti dopravy.

Tyto fáze jsou od sebe jasně odděleny a identifikovány prostřednictvím tzv. work packages (dále jen WP) – pracovních balíčků, kterých je celkem 8.

Práce v programu PRISMATICA byla zahájena na zasedání v Paříži v dubnu 2000. Kromě pracovních setkání jednotlivých účastníků programu proběhla další dvě oficiální zasedání, a to v červnu v Bruselu a před nedávnem, 5. – 6. října v Praze. Tohoto zatím posledního zasedání se účastnili zástupci ředitelství a o. z. Metro, Ing. Došek, Ing. Urbánek, pan Třeboňák a Ing. Rapp. Zahájení celého zasedání se účastnil generální ředitel dopravního podniku Ing. Houfek, který také účastníky zasedání přivítal a ředitel o. z. Metro Ing. Houdek.

V dosavadním průběhu činnosti probíhají práce v rámci WP2 (WP1 je věnován řízení a vedení projektu po celou dobu jeho trvání), který je věnován všeobecnému výzkumu na poli potřeb uživatelů, ohodnocení současné situace v bezpečnosti veřejné dopravy. Dalším cílem je vytvoření společného souboru evropských ukazatelů na bezpečnost dopravy, na jejichž základě je možné smysluplné porovnání mezi jednotlivými zeměmi. Stranou nezustává ani analýza činnosti dozoru nad bezpečností provozu jednotlivých provozovatelů, analýza vnímání bezpečnostních opatření cestujícími/personálem. Informace byly shromažďovány pomocí dotazníků a vzájemných konzultací prostřednictvím e-mailu. V průběhu prací se jako samostatná část vyčlenila problematika kriminality mládeže v prostředí dopravních sítí.

V průběhu zasedání v Praze byly zahájeny práce v rámci WP3. Na základě poznatků z WP2 se WP3 zaměřuje na definování a navržení nových přístupů v každodenní práci na poli bezpečnosti, které budou později ověřovány (WP5) a vyhodnocovány (WP6).



Jedná se například o výzkum nejlepšího umístění poplachových zařízení, prostorovou ergonomii tj. viditelnost, osvětlení, výzkum na poli užítých materiálů a podobně.

Pozornost je také věnována organizaci činnosti v průběhu mimořádných událostí. Analýzy budou zahrnovat systém výcviku personálu a technické záležitosti.

Tento WP se také zabývá právním prostředím, ve kterém je veřejná doprava provozována. Samostatná část (v rámci tohoto WP) bude opět věnována kriminalitě a vandalizmu mládeže.

Souběžně s touto činností probíhají práce na vytvoření nových technických zařízení (WP4) jako jsou například inteligentní kamery, zdokonalené systémy na snímání a vyhodnocení zvukových signálů. Tyto nové systémy by měly být provozovatelům nápomocny

## Jaký bude další osud podniku Karosa?

Zářijová vydání EU Express a Transport Public přinesla zprávy pod titulky „Komise dává zelenou pro koupi Renault VI společností Volvo“ a „Na cestě k rozpadu Irisbus“. Z jejich obsahu vyjímáme i pro naše čtenáře:

Evropská komise (EK) rozhodla 1. září 2000, že se nebude stavět proti koupi společností Renault Véhicules Industriels (RVI – Renault Průmyslová Vožidla) společností Volvo.

14. března 2000 prohlásila EK projekt fúze Volvo – Scania za neslučitelný s pravidly společného trhu. V důsledku tohoto rozhodnutí se Volvo znovu pokusilo navázat partnerství s RVI při současném uchování své významné kapitálové účasti ve Scanii. RVI bylo ze své strany spojeno s Iveco (členem skupiny Fiat) přes jejich společnou filii Irisbus, která zajišťuje výrobu a prodej autobusů.

EK své dání zeleného světla z počátku září podmínila řadou výhrad, z nichž jedna se týká přímo budoucnosti Irisbusu. Ve svém komuniké EK

upřesňuje, že obě strany „se komisi zavázaly přerušit své vazby, které je spojují se Scanií a Iveco do určité lhůty. (...) Kromě toho se zavázaly vyloučit ze svých aktivit výrobu autobusů, která se z důvodu této operace ve Francii překrývá.“

Renault a s. vydal komuniké, ve kterém oznamuje „rozštěpení společnosti Irisbus společně vlastněné Renaultem a s. a Iveco ve lhůtě dvou let“. Vyplývá z toho, že Irisbus zanikne o něco více než po dvou letech od jeho založení. Dva roky je též lhůta stanovená pro rozvázání kapitálových vazeb spojujících obě společnosti.

Transport Public vypočítává otázky, které jsou s tím spojené. Co se stane se značkou Irisbus? Kdo nabude účast ve filiálkách jako jsou Karosa, Ikarus, či Heuliez bus? Co bude s Civid (tramvaj na pneumatikách), který právě zahájil svou kariéru a který měl být symbolem vazeb mezi Renaultem a Iveco?

–zded–



## Účast Pražské strojírny a. s. na výstavě Innotrans 2000 v Berlíně

Již počtvrté se jako vystavovatel Pražská strojírna a. s. zúčastnila výstavy na území Německa. Tentokrát se jednalo o odbornou výstavu Innotrans 2000, která se konala ve dnech 12. až 15. září letošního roku v Berlíně.

Stánek Pražské strojírny byl společný s německou firmou BBR Verkehrstechnik, která se zabývá hlavně výrobou řídicích systémů pro tramvajové výhybky. Tato firma zastupuje Pražskou strojírnu v oblasti výhybkových systémů a společným úsilím bylo na německý trh dodáno již přes 100 kusů výhybkových systémů, převážně typ VSP-1-K (zamykací, s přestavníkem a kontrolními táhly).

Jádro expozice naší společnosti tvořily výhybkové systémy pro tramvajové výhybky. Prezentovány zde byly kromě již velmi populárního typu VSP-1-K také 2 novinky, a to systém VSP-30-K (s přestavníkem a kontrolními táhly) a systém VS-30 (manuální), které mají výšku včetně zemní skříně do 200 mm. Tyto systémy byly na základě požadavku pražského Dopravního podniku v Pražské strojírně zkonstruovány a vyrobeny v rekordně krátké době šesti měsíců s určením pro rekonstrukci Čechova mostu. Tramvajové výměny a celé tramvajové výhybky byly prezentovány na panelech, kde byly kromě několika reklamních sloganů uvedeny také již velmi bohaté reference společnosti. Naše výrobky využijí

vají ke spokojenosti zákazníci ve více než 10 státech Evropy.

Nyní však již k vlastnímu průběhu výstavy. Náš stánek navštívilo během čtyř dnů, kdy se výstava konala, mnoho zástupců významných společností z celého světa, které pracují v oblasti tramvajové dopravy. Bylo nám také ctí, že na náš stánek zavítalo mnoho hostů z pražského Dopravního podniku v čele s předsedou představenstva a generálním ředitelem Ing. Milanem Houfkem, ale i další funkcionáři UITP. Kromě již nám dobře známých zákazníků, jako jsou například Dopravní podniky Tallin, Frankfurt nad Mohanem, Kolín nad Rýnem a firma KIHN, nás navštívilo mnoho nových potenciálních zákazníků zejména z Německa, ale také například z Turecka, Holandska, Ukrajiny a Japonska.



Lze tedy konstatovat, že byly učiněny další důležité kroky k tomu, aby se Pražská strojírna a. s. dostala do povědomí zákazníků v celé Evropě, snížila dopady hospodářské recese v ČR a zapojením do evropského trhu zvýšila připravenost na podmínky, které vzniknou při vstupu do Evropské unie.



Rok 1999 byl pro Pražskou strojírnu z hlediska zahraničního obchodu mimořádně úspěšný. Export do zahraničí se oproti roku 1998 zvýšil čtyřikrát a jeho podíl na celkovém obrátu tvořil přibližně 17%. V roce 2000 je počítáno s dalším zvýšením zahraničního obchodu, k čemuž samozřejmě napomáhají takové akce jako byla právě výstava Innotrans 2000 v Berlíně. Bylo také velice pozitivní sledovat, kolik českých firem se této výstavě účastnilo, což také konečně svědčí o růstu českého průmyslu a tím celého českého hospodářství.

—kol—

Foto: Pražská strojírna, a. s.

Na jednoznačnou odpověď si ještě chvíli počkáme. Nicméně pravděpodobnost, že dojde k zavedení turniketů v metru, je velká. Otázkou tak hlavně zůstává, za jak dlouho.

Mnozí z vás si ještě pamatují na původní turnikety v metru, kterými měli procházet všichni cestující, kteří byli povinni platit v hotovosti. Ostatní cestující využívali volných průchodů. Tento systém byl zrušen v roce 1985 při zprovoznění trati metra I. B. Od té doby v podstatě funguje stávající systém s volnými průchody a s různými verzemi možného značení jízdních dokladů. Výsledkem je nejen rychlé odbavení, ale i neomezená možnost vstupu pro každého. A tak se dostávají do metra bez problému i černí pasažéři a s nimi často i velmi pochybná individua. I to byl jeden z důvodů, proč se začalo znovu uvažovat o turniketech. Při podrobné analýze možnosti řešení se objevilo několik problémových okruhů. Zcela zásadní je otázka změny odbavovacího systému ve smyslu použitých jízdních dokladů. Ve světě existuje celá řada relativně prověřených technologií, umožňujících řešení vhodného typu časových jízdenek. Problémem je však jízdenka pro jednotlivou jízdu, a to především ze dvou důvodů:

– nepřiměřeně vysoké náklady vzhledem k vlastní ceně jízdenky,

## Budou v metru turnikety?

– jednoznačné rozhodnutí – a nutno říct, že zcela opodstatněné – umožnit přestup mezi metrem a povrchovou dopravou na jeden jízdní doklad.

Celá problematika odbavovacího systému je natolik široká a složitá, že v současnosti nelze rozhodnout, jaká technologie by měla být použita. Proto se k dané problematice přistoupilo i z druhé strany. Obraty v mnoha stanicích metra jsou extrémně veliké a zároveň již nové stanice nebyly na vybavení turnikety vyprojektovány. Nutnost prověřit možnost fyzického umístění turniketů v metru se tak stala jednou z hlavních podmínek pro úvahy o dalším postupu. Z těchto důvodů byla zadána a Metroprojektem Praha a. s. zpracována technická studie na usazení turniketů v metru, řešící jednu z dílčích částí problematiky zavedení uzavřeného odbavovacího systému v pražském metru.

Úkolem studie bylo kapacitní, prostorové a technické prověření situace a návrh řešení pro

umístění a instalaci turniketů. Byly prověřeny možné druhy turniketů, následně stanoveno rozměrové uspořádání vstupních a výstupních průchodů a zjištěna propustnost turniketů při odbavování osob. Byly provedeny kapacitní výpočty potřebných počtů průchodů ve všech vestibulech stanic metra podle obrátů cestujících zjištěných dopravním průzkumem metra v květnu 2000. Studie navrhla pro všechny vestibuly metra umístění a počty vstupních a výstupních východů odbavovací linky a další opatření, která souvisejí s uzavřením stanic metra turnikety tak, aby byl zachován a umožněn přístup do služebních prostor, evakuace cestujících, zásahy při mimořádných událostech a zachován chod provozu stanice metra.

Při pravidelném provozu budou cestující odbavováni na odbavovací lince, která bude hraničí mezi neplacenou a placenou zónou. Odbavovací linku uzavřeného odbavovacího systému vytvoří průchody s turnikety. V neplacené zóně budou umístěny jízdenkové automaty a automaty na aktivování karet, které nahradí časové jízdenky. Každý cestující bude aktivovat svůj jízdní doklad na vstupu i na výstupu. Tímto způsobem se docílí jasné kontroly dokladů a získá se přehled o počtu přepravených osob a jejich přepravních vzdálenostech. Takto získaná data budou podkladem pro vyhodnocování průběžných přepravních potřeb i pro další statistické potřeby.

Studie na usazení turniketů v metru prověřila kapacitně, prostorově a technicky jejich umístění a potvrdila, že tento krok v metru, bude-li k němu přistoupeno, je možné připravovat. Studie nedefinuje přímo zařízení, které by mělo být v metru použito, nechává tuto otázku otevřenou a doporučuje, aby přepravní propustnost zařízení byla 20 osob za minutu. Současně ověřila, že je možné použít v metru ve většině stanic jednosměrné turnikety. Výjimkou je vestibul stanice I. P. Pavlova a vestibul Karlovo náměstí. Na těchto stanicích se uvažuje s přepínáním směru odbavení v ranní a odpolední špičce. Dále bylo zjištěno, že připojení turniketů na napájecí a datovou síť je reálné.

Největším oříškem tak z technického hlediska zůstává řešení stanic vybavených výtahem, který spojuje neplacený a placený prostor stanice.

Studie je v současné době rozeslána k připomínkám, které ovlivní i další postup prací.

Ing. David Dohnal, Ing. Věra Langmaierová



Foto: Marie Jílková



# Orientace cestujících ve vozidlech městské hromadné dopravy



Orientace ve vozidlech firmy Polkost, s.r.o. na nově zavedených linkách PID.

V říjnovém DP-KONTAKTu byl uveřejněn článek o oboustranném elektronickém panelu. S celou řadou jeho závěrů lze souhlasit, ale existují i jiné způsoby, jak řešit nedostatky v informování cestujících.

o základní trase, ale i o výlukách, a to i včetně přestupu na náhradní dopravu.

Tramvaje T6A5 a podstatná část našich autobusů jsou sice vybaveny elektronickými panely firmy



Orientace v brněnských trolejbusích.

Každý uživatel městské hromadné dopravy by měl být před nástupem i po nástupu do vozidla dobře informován o trase a zastávkách dané linky, případně o možných přestupech. V mnoha dopravních podnicích v Evropě je informování cestujících prvořadé. Cestující by měl dostat dostatečné informace nejen

o základní trase, ale i o výlukách, a to i včetně přestupu na náhradní dopravu. První dvě dodávky vozů T6A5 měly původně na boku klasické cedule, které na vnitřní straně jsou vybaveny tzv.



Takové orientace bývaly v nejmodernějším typu tramvají, T6A5.



Označení ve vozidlech používané o. z. Autobusy.

„teploměrem“. Toto uspořádání však bylo změněno ve prospěch elektronických panelů. I při aplikaci oboustranného informačního panelu nedostane cestující komplexní informaci o trase linky. Z tohoto důvodu většina dopravních podniků v Evropě začala postupně doplňovat kromě elektronických panelů také „teploměry“.

Tento trend také nastoupil Dopravní podnik města Brna ve svých trolejbusích. I v trolejbusích vybavených elektronickými panely je ve voze tabulka s „teploměrem“. Cestující se díky „teploměru“ lépe

orientuje na trase linky. Pro každý směr je zvláštní tabulka, kterou řidič na konečné vymění.

Vzhledem k těmto skutečnostem jsme chtěli tento nápad vyzkoušet v našich podmínkách. Jako vhodný se ukázal vůz KT8D5 č. 9030 z vozovny Hloubětín, který jako jediný vůz tohoto typu je vybaven elektronickými panely. Na vnitřní stranu klasického informačního panelu byla vyrobena sada plastových tabulí s „teploměrem“ linky č. 24, který byl proveden v obdobné grafické úpravě jako u klasických tabulek. Na druhé straně této plastové tabule byla uvedena zatahovací trasa Sídliště Ďáblice – Palmovka – Vozovna Hloubětín, protože se domníváme, že v informování o zatahovacích trasách máme ohromné rezervy. Tento informační prvek byl prezentován v organizaci ROPID, kde byl kladně přijat a velmi vítán. Zdálo se tedy, že všichni budou spokojeni. Bohužel však ne o. z. Elektrické dráhy. Orientace proto zůstaly ve vozovně a cestujícím byla upřena možnost vyzkoušet si nový způsob informování.

U našich autobusů je situace trochu jiná. Linky systému Pražské integrované dopravy řady 300 mají plastové tabulky na vnitřní straně vybaveny „teploměrem“, což je v pořádku. Ale jakmile je vůz vybaven elektronickými panely, tak teploměr bez náhrady zaniká. Nyní v pražské integrované dopravě přibyl nový dopravce ČSAD Polkost s. r. o. Tento dopravce také používá ve svých dvaceti autobusech informační tabulky s „teploměrem“ na vnitřní straně. Oproti o. z. Autobusy má tento dopravce na „teploměru“ více údajů. Navíc jsou zde uvedeny přestupy na ostatní linky tohoto dopravce, dále přestup na vlak a na tramvaj. I po případném dovybavení vozů elektronickými panely zůstanou „teploměry“ ve vozzech a cestujícím bude mít i nadále k dispozici komplexní informaci.

Domníváme se, že v oblasti informování cestujících v povrchové dopravě je nutno udělat mnohem více, než je dnešní stav. Není asi zcela správný stav, kdy náš postoj určují naše technologické potřeby a ne přání klienta. Těžko jinak pochopit, proč číslo linky na zpětném zrcátku je pouze u vozů T3. Přitom naši klienti stabilně mají potíže poznat, jaká tramvaj zastavila jako druhá v zastávce.

Doufáme, že se tento přístup změní ve prospěch klienta a my se budeme snažit přizpůsobit se jeho potřebám. Vždyť jen kvalitní hromadná doprava může být alternativou k automobilové dopravě.

Michal Chrást,  
vozovna Hloubětín

## Napájení měníren tramvají ze sítí Pražské energetiky

V souvislosti s několika systémovými poruchami napájení měníren tramvají v měsících červnu a červenci letošního roku, které byly způsobeny přerušením dodávky primárního napětí 22 kV pro naše měnírny, je vhodné si připomenout, jak jsou naše měnírny napájeny.

38 měníren o. z. Elektrické dráhy je napájeno z nadřazené a distribuční sítě 22 kV, která je v majetku akciové společnosti Pražská energetika (PRE) a kterou řídí 3 rajonní dispečinky (Sever, Jih a Západ) na napěťové úrovni vysokého napětí (vn) 22 kV; s těmi operativně spolupracuje náš Energetický dispečink tramvají (EDT). Provoz na vyšším stupni a vyšší napěťové hladině (velmi vysoké napětí – vvn) 110 kV je řízen Krajským dispečinkem PRE. Pražská energetika přebírá energii pro zásobování hlavního města ze sítí vvn o napětí 110 kV, 220 kV a 440 kV akciové společnosti Česká energetická přenosová soustava (ČEPS). Tento podnik provozuje Elektrizační soustavu České republiky (ES ČR) s mezinárodními vazbami na sousední země (Slovensko, Rakousko, Německo a Polsko) včetně možností tranzitního pro-

pojení do dalších zemí západní Evropy. Řízení provozu ČEPS je prováděno Ústředním dispečinkem ES ČR. ČEPS nakupuje elektrickou energii od výrobců, tedy elektráren. Největším dodavatelem (75 %) jsou České energetické závody (ČEZ). Zbývající část se dodává do sítí od ostatních výrobců, závodních elektráren a z tranzitu.

Elektrárny parní, vodní a jaderné jsou napojeny do ES ČR v rozvodnách vvn, kde jsou podmínky pro vyvedení jejich výkonu do nadřazeného systému. Poruchy elektráren se nepřenášejí do energetického systému tramvají, jejich případný výpadek je eliminován ještě v ES ČR. Poruchy rozvodů vvn 440 kV, které zásobují hlavní město (Čechy Střed, Chodov a Řeporyje) představují pro PRE výpadek značného výkonu, který je možno jen zčásti eliminovat přepojením na nižší napěťové úrovni. Jejich četnost není vysoká, pro energetický systém tramvají jsou nejzávažnější poruchy celých rozvodů vvn/vn tj. 110/22 kV, kdy dochází v letním období vlivem bouřek k výpadku napájení pro více našich měníren. Tyto stavy představují pro náš grafikon největší narušení, kdy v ob-

lastech postižených ztrátou napětí jsou zablokovány desítky vlaků. Z naší strany jsou prováděna náhradní opatření v energetickém systému tramvají na stejnosměrné straně + 600 V pro udržení částečného napájení a zachování pohybu vlaků v síti. Tato opatření představují souhrn technických a organizačních opatření (přepínání v měnírnách, kabelových a trolejových sítích, stanovení odklonových tras, regulace rozjezdů a vytápění a podobně), která zajišťuje EDT ve spolupráci s Provozním dispečinkem tramvají. Rozsah těchto opatření v naší síti je podmíněn finančními prostředky pro výstavbu nových rozvodů, trakčních zařízení a kabelových sítí 22 kV a + 600 V.

Pro případ totálního rozpadu napájení pro celou Prahu (black out), který by představoval fatální narušení chodu města, byla na základě společných rozborů o. z. Elektrické dráhy a PRE přijata patřičná opatření, která mají za cíl zajištění maximální bezpečnosti cestujících, zaměstnanců a ochranu majetku.

Miroslav Rokyta, vedoucí EDT



Oslavenci se svými kolegy – zleva Ing. Kozák, Láda Smutný, Jirka Žežulka, Karel Šimůnek, Bohouš Brož, Láda Šroub, Jirka Čada a Antonín Šimek.

Foto: Zdeněk Šebesta

## 30 let u podniku, 50 let na zeměkouli

„Čas je běžec dlouhým krokem.“ určitě si vzpomenete na populární písničku, v které se tato slova objevují.

Zcela jistě si to uvědomili i Karel Šimůnek, Jirka Žežulka a Láda Šroub, kteří koncem měsíce září oslavili 30 odpracovaných let v Dopravním podniku, potažmo v odštěpném závodě Autobusy. Aby oslavy nebyly příliš krátké, poblahopřál ještě ředitel DOZU Hostivař Ing. Vlk spolu s odboráři, které zastupoval Jiří Čada, také čerstvým padesátníkům, Láďovi Smutnému a Antonínu Šimkovi.

K bilancování jejich pracovních úspěchů a neutuchajícího dopravního entusiasmů se dovolujeme připojit i my, jejich spolupracovníci, s přáním ještě mnoha dalších let v hostivařské partě a samozřejmě s pevným zdravím!

–garáž Hostivař–

## MHD ve světě

**ISLE OF MAN:** Zatím co nejstaršími dosud provozovanými vozy jsou na evropském kontinentu tramvaje z roku 1920 na pravidelných linkách v Římě, snad skutečně nejstarší pravidelně nasazovanou je elektrická tramvaj Manx Electric z roku 1894 (!) spolu s „mladšími“ sestrami vyrobenými roku 1899. Na ostrově jezdí též koněspřežná tramvaj s vozy z let 1890 a 1896.

□□□

**HIROŠIMA (Japonsko):** Pro připojení nového sídliště na síť MHD se staví 1,3 km dlouhá trať jednokolejnicové dráhy – monorailu. Obsluha autobusy byla důrazně odmítnuta obyvateli.

–paf–, –jau–

## Amerika je na nás krátká

Firma Pepsi-Cola vymyslela automat na výdej nápojů s prosvětleným předním panelem, aby se nedal rozbít, sáhla po hmotě, kterou testoval americký ústav pro lety do vesmíru NASA. Hmota byla testována na střelbu, na úder baseballovou pálkou a další násilí. Pražská zoologická zahrada si pár takových automatů pronajala a domnívala se, že tyto automaty vydrží i v Čechách! Ale ouha, v Americe nikdo nepočítal, že v Čechách se budou „takyzákazníci“ domáhat výdeje nápojů krumpáčem!

Takže hmota testovaná na cokoliv, kromě krumpáče, nevydržela a automat pod tíhou tohoto argumentu nejenže vydal nápoje, ale taktéž celou tržbu. Amerika je sice v technickém pokroku daleko před námi, ale jak tuto techniku přelstít nebo zničit, v tom nám Američané nesahají ani po kolena. Testu krumpáčem byly podrobeny také výrobky německých firem. K testování byla vybrána firma Merona vyrábějící výdejní automaty na jíz-

denky. Ani tato firma se svým výrobkem neuspěla, jelikož krumpáč měl opět navrch! Automat také i v tomto případě vydal vše co v něm bylo.

Vloupání bylo zjištěno v neděli 8. října letošního roku v 9.00 hodin při ranní kontrole horní stanice lanové dráhy. K vloupání muselo dojít v nočních hodinách od sobotní šesté hodiny večerní do nedělního rána. Z kasiček Meron bylo odcizeno 5 250,- Kč v kovových mincích. Totální destrukcí dvou automatů vznikla škoda našemu podniku přibližně 60 000,- Kč. Dalším nákladem je čas strávený při ohlašování na Policii ČR.

Jako řádní správci majetku jsme nuceni provést i další nezbytná opatření, která lépe zabezpečí uložení materiál a tíží činnost těchto nenehavců. Otázkou zůstává, kde je hranice nákladů na zabezpečení majetku proti absolutní destrukci.

**Náčelník lanové dráhy v ZOO Praha  
Milan Hryška**

## Na Liberecku připravují REGIOTRAM NISA

Do Liberce se asi čas od času dostane větší na nás. Například jezdíte na naše rekreační střediska Lučanka nebo Vesna. V tom případě jste si už určitě všimli, že již několik let probíhá přestavba tamního tramvajového systému. Městská trať byla přestavěna z úzkého na normální rozchod a v příštích letech se snad zase setkáme s tramvaji i v Horním Hanychově.

Poslední česká úzkorozchodná tramvajová trať vede z Liberce do Jablonce. I tuto trať však čekají velké změny. Vždyť jedna z významných úprav proběhla již letos. V úseku U lomu – Nová Ruda byla trať rekonstruována a při té příležitosti byla již provedena stavební příprava pro dvojkolejnou trať, byť je zatím položena jen jedna kolej o rozchodu 1 000 mm na dřevěných pražcích.

Další etapy budou následovat a pravděpodobně se na této trati v budoucnu setkáme s velkou novinkou nazvanou REGIOTRAM NISA. Jedná se o použití tzv. integrované tramvaje, způsobilé jak k provozu v městské dopravě, tak na železničních tratích. Nejprve se uvažuje o využití trati Českých drah mezi Vratslavicemi nad Nisou a Jabloncem nad Nisou dolním nádražím, v budoucnu by se měl systém rozšířit i do zahraničí v rámci Euroregionu Nisa.

O tom, že zúčastnění berou tento projekt integrovaného dopravního systému vážně, svědčí i fakt, že 7. září 2000 bylo podepsáno vysokými představiteli ČD, Magistrátu města Liberce, Městského úřadu Jablonce nad Nisou, okresního úřadu a Dopravního podniku města Liberce memorandum o vytvoření integrovaného dopravního systému Liberecka a Jablonce.

Na Liberecku tento projekt vítají, nejen proto, že budou českými průkopníky, ale hlavně proto, že jim přinese významné zlepšení osobní dopravy v regionu a že tak získají pevný systém, o který se budou moci opřít. Dobře si uvědomují, že systém s pevným jízdním řádem a dobrou návazností je pro občany jednoznačně výhodný.

Z technického hlediska bude zřejmě nejnáročnější a nejméně jasná otázka pevnosti skříně budoucího vozidla. REGIOTRAM NISA se totiž musí řídit normami UIC, kde jsou tzv. stlačovací síly mezi spřáhly pro motorová kolejová vozidla 150 tun, běžné tramvaje mají jen 35 až 60 tun, podle druhu konstrukce. Řešením by mohla být i tzv. aktivní bezpečnost, jakou mají taková vozidla, používaná v Německu.

**S využitím dostupných pramenů  
zpracoval ing. Jan Šurovský**



## Co zajímavého najdete na internetu



Náš internetový seriál má již oslavy své roční existence dávno za sebou a nemilosrdně pokračuje dál v objevování zajímavých webových míst a adres. Ačkoli jsme po počátečních, výhradně dopravě věnovaných dílech, stočili kormidlo poněkud odlišným směrem, na dopravu jsme nezanevřeli. V redakci se nám hromadí tipy na zajímavé adresy, některé „dopravní“ stránky nacházíme záměrně, na jiné narazíme čistě náhodně. A jednou za čas z toho může vzniknout další díl seriálu, jako je tomu dnes.

Snad i s jistým přispěním DP-KONTAKTU každý v podniku ví, že jsme členem UITP (Mezinárodní svaz veřejné dopravy). Byl se ale už někdo podívat na internetové adrese této organizace? Stojí to za to. Na [www.uitp.com](http://www.uitp.com) totiž najdete to nejdůležitější: množství zajímavých informací, které jsou jednoduše a účelně členěny. Vedle zpráv o aktuálním dění a různých konferencích, dokumentů a studií zaujme sekce EU EXPRESS, kde se každý měsíc lze dozvědět o nových ustanoveních Evropské unie a důsledcích vyplývajících pro sektor veřejné dopravy.

Kdo se zajímá o metro, měl by určitě vyzkoušet služby „Metronavigátora“ na adrese [www.subwaynavigator.com/bin/cities/english](http://www.subwaynavigator.com/bin/cities/english). Účel stránek je jednoduchý: pomoci návštěvníkům světových metropolí v orientaci při cestách podzemní dráhou. Nečekejte žádné zázraky; stránky

jsou dělány velmi (skutečně velmi) jednoduše, žádná zbytečná grafika, žádné interaktivní prvky, žádné další odkazy. Prostě si zvolíte město, zadáte jména nástupní a cílové stanice a program vám vyhledá spojení. Sdělí vám rovněž, jak dlouho to asi bude trvat (těstě na plánu sítě. Nic víc, nic míň, ale funguje to).

Pro příznivce autobusů jsme měli připravenou lahůdku, leč stránky s lákavým názvem [www.busworld.org](http://www.busworld.org) autobusový ráj neskýtají. Jde spíše o firemní bulletin výrobců, opravářů a uživatelů autobusů s množstvím důležitých obchodních informací, ale s žalostným minimem odkazů. A lépe se vám ani nepovede na obdobně znějící adrese [www.well.be/busworld](http://www.well.be/busworld).

Co ale za shlednutí stojí, jsou stránky některých evropských a světových dopravních podniků. Z evropského regionu jsme tentokrát vybrali Mnichov a Helsinky. Prvně jmenované město zaujme na adrese [www.mvv-muenchen.de](http://www.mvv-muenchen.de) vtipným rozčleněním jednotlivých sekcí a podsekcí, které tvoří zastávky a odbočky na jedné dlouhé lince. Samozřejmě jsou to také vyhledávací spojení. Helsinky přepravce se vám představí na [www.hel.fi/hkl](http://www.hel.fi/hkl) (nutno pak přepnout na anglickou verzi). Stránky jsou to pěkné, přehledné a informačně bohaté. Nalézt zde lze i řady lodních linek, regionálních vlaků nebo

některých místních speciálních atrakcí (ZOO bus, okružní tramvaj a další). Pro Čecha bude asi největším lákadlem sekce věnovaná cyklo dopravě. V Helsinkách si totiž můžete kolo půjčit zdarma (respektive za vratnou zálohu) a pak s ním vesele brázdít ulice města. Na zmíněných internetových stránkách se vám pak dostane všech nutných informací včetně plánek cyklostezek.

Ze světových dopravců nás v poslední době oslovily stránky Washingtonu a Singapuru. Na [www.wmata.com](http://www.wmata.com) se prezentují typicky americky zpracované stránky, které doslova přetékají informacemi. Je až neuvěřitelné, co vše se lze dozvědět o washingtonském metru i o ostatních dopravních prostředcích. Zajímá vás třeba, co se dělo v tamní podzemce kupříkladu v roce 1965? Není problém, je zde opravdu vše. Podobně bohaté jsou stránky singapurského provozovatele autobusů na adrese [www.sbs.com.sg](http://www.sbs.com.sg) (singapurskou rychlodráhu provozuje jiná společnost - její webová adresa zní [www.smrt.com.sg](http://www.smrt.com.sg)). Jenže navíc si zde hledí i estetické kvality; místo washingtonské přelácanosti zde naleznete vzorně upravené a výborně graficky připravené stránky. A nabídka? K dispozici je například virtuální katalog autobusů, nebo fotografická reportáž, nahlízející do tajů autobusové opravárenské dílny. Ostatně, podívejte se sami.

–mš–



## Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti: **Budou ještě v letošním roce valorizovány starobní důchody? Když si požádám o předčasný starobní důchod od 15. prosince 2000, bude se mě tato valorizace týkat?**

Zvýšení důchodů (valorizace) je upraveno Nařízením vlády č. 353/2000 Sb. ze dne 18. září 2000 a týká se všech důchodů, tedy starobních (řádných i předčasných), plných i částečných invalidních, vdovských, vdoveckých a sirotčích.

1. Důchody, které jsou přiznány před 1. lednem 1996 (tedy za účinnosti „starého důchodového zákona“ č. 100/1988 Sb.), a již v roce 2000 nebo i dříve dosáhli, nebo v roce 2001 až 2002 dosáhnou důchodového věku, si mohou, ale samozřejmě nemusí, požádat o starobní, případně i o předčasný starobní důchod. Ve většině případů je tento starobní důchod (i předčasný) vypočtený dle současného zákona č. 155/1995 Sb. o několik set korun vyšší, než dosud vyplácený plný invalidní důchod.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy a.s. – ředitelství. Zatím stále ještě sídlíme v Praze 7, Bubenská 1.

Helena Bajerová, odbor 90 340, ☎ 96 19 33 61, e-mail: bajerovah@dp-praha.cz

2. Důchody, které jsou přiznány od 1. ledna 1996 do 30. listopadu 2000 (tedy od účinnosti „nového důchodového zákona“ č. 155/1995 Sb.) se zvyšují od prosincové splátky o 5%.

3. Důchody, které budou přiznány od 1. prosince 2000 do 31. prosince 2000 se zvyšují ode dne přiznání též o 5%.

Zvýšení se týká pouze tzv. procentní výměry důchodu, základní výměra důchodu ve výši 1 310 Kč zůstává beze změny.

Přepočítací koeficienty pro výpočet důchodů pro rok 2001 již máme k dispozici, i když zatím dosud nevyšlo příslušné nařízení vlády. Chcete-li znát výši svého budoucího důchodu v roce 2000, případně v roce 2001, můžete paní Bajerovou po předchozí telefonické domluvě navštívit. K výpočtu je nutné předložit roční hrubé výdělky včetně vyloučených dob (nemoci a podobně) od roku 1986 do roku 1999 + hrubý výdělek za leden až říjen roku 2000 včetně vyloučených dob, případně výpis pojištěných dob z České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, máte-li jej. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky (tedy před 18. rokem věku) do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet Vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení (dříve Úřad důchodového zabezpečení).

Znovu ještě opakujeme to, co již bylo publikováno v minulém DP-KONTAKTU, č. 10/2000, neboť převážná část vašich dotazů se stále týká předčasných starobních důchodů:

Uvažujete-li o odchodu do předčasného starobního důchodu až v příštím roce, případně i později, a v letošním roce již splníte podmínky pro přiznání předčasného starobního důchodu a chcete si zachovat současně „výhodnější“ krácení předčasného důchodu, máte možnost si o předčasný starobní důchod požádat, nechat si ho pouze vyměřit, ale nevyplácet, a dále pracovat. Důchod vám bude vypočten (včetně 5% valorizace) podle současné platných předpisů, tedy krácení o 0,6%, příp. o 0,3%, ale nebude vám

vyplácen. Zachováte si tedy výpočet podle současného „výhodnějšího“ zákona. Pak po ukončení výdělečné činnosti vám bude důchod přepočten. O tento důchod si můžete požádat nejdříve od 31. prosince 2000.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy a.s. – ředitelství. Zatím stále ještě sídlíme v Praze 7, Bubenská 1.

Helena Bajerová, odbor 90 340, ☎ 96 19 33 61, e-mail: bajerovah@dp-praha.cz

## K novele

### zákoníku práce

**Automatický zákaz kouření na pracovišti**

Kuřáci zatím mnoho nedají na to, že jejich nikotinová vášeň škodí nejen jim, ale i nekuřákům v jejich blízkosti. Když pouhé apely nestačí, na pomoc musejí přijít předpisy. Opatření stanovená v novele zákoníku práce od 1. ledna 2001 vytvářejí předpoklady pro úspěšnou ochranu nekuřáků na pracovištích.

Zaměstnavatelé jsou povinni dbát, aby zdraví zaměstnanců nebylo ohrožováno kouřením na pracovištích. Podle ustanovení §133 odst. 1 písm. j). jsou zaměstnavatelé povinni zajistit dodržování zákazu kouření na pracovišti, kde to stanovují zvláštní předpisy (například pracoviště s výbušninami, práce při provozu, údržbě a opravách vozidel).

Jestliže nekuřák bude pracovat na pracovišti, kde jsou kuřáci, nesmějí kuřáci kouřit. Tento zákaz vyplývá z novely zákoníku práce §135 odst. 4

## Škola Elektrických drah je opět hezčí

Není žádným tajemstvím, že prostory Školy Elektrických drah byly původně autobusovou výpravnou a dílnou. Postupně se rekonstruovaly a dnes již není mnoho lidí, kteří pamatují začátky, kdy fungovaly dnešní učebny 1 až 3 a Kabinet bezpečnosti práce. Po delimitaci školy do o. z. ED bylo jasné, že stav je neudržitelný a bude nutno investovat nějaké prostředky do rozšíření a modernizace celé stavby. Již několik let užíváme nové učebny, zkušebny, kabinety a kanceláře; velkou bolestí bylo ovšem sociální zařízení, které na prostě nevyhovovalo. Ženy si jistě vzpomenu na dobu, kdy neměly svoje WC a musely se navzájem hlídat u pánského. Tyto extrémy jsou již našťástě minulostí.

Počátkem října bylo uvedeno do provozu nové sociální zařízení, které odpovídá dnešním nárokům a za které se nemusíme v žádném případě stydět. Frekventanti kursů, účastníci školení i další, kteří prostor školy využívají, tak mají k dispozici moderní a doufáme že trvale, čistý objekt, bez nějž se neobejde žádná budova s vyšším počtem návštěvníků.

A je tu i ještě jeden důvod, proč máme takovou radost z rekonstruovaného sociálního zařízení. Škola ED je první prostor, který užívají noví zaměstnanci DP. A protože je všeobecně známo, že první dojem bývá nejsilnější, můžeme Školu Elektrických drah a její vybavení chápat jako vřítka celé akciové společnosti. Je dobře, že se za ni nemusíme stydět.

—Zjs—

písm. e). Vedoucí pracoviště **nesmí** vydávat příkaz k zakazu kouření, jako tomu bylo dosud. Povinnost zaměstnavatele stanovit zákaz kouření na pracovištích, kde pracují také nekuřáci, je nově upravena jako **přímy zákaz pro zaměstnance**. Přitom by vedoucí měl vymezit prostor pro kouření (určit kuřácký koutek). Potom je však nutné počítat s tím, že přesáhne-li doba kouření pracovní přestávku, musí zaměstnanec tuto dobu napravit.

Zaměstnavatel, jehož zaměstnanec porušil zákaz kouření na pracovišti nebo při některých příležitostech (například při pracovních poradách), může dostat pokutu od úřadu práce. Protože zákoník práce je pracovníprávní předpis a úřady práce kontrolují tyto předpisy, může zaměstnavatel dostat pokutu až do částky 250 000 Kč, případně při opakovaném porušení tohoto zákazu až do částky jednoho milionu korun, i když zákaz kouření porušil zaměstnanec. Zaměstnavatel pak může vymáhat část pokuty jako náhradu škody na zaměstnanci, který si „zapálil“, a to až do částky čtyřapůlnásobku jeho průměrného výdělku.

**Alkohol na pracovišti**

Zákoník práce staví mimo zákon i oslavy na pracovišti **mimo pracovní dobu**. Jestliže oslavenec čeká se svou oslavou až po skončení pracovní doby, aby si se spoluzaměstnanci „připil na zdraví“, není toto jednání v souladu se zákoníkem práce. Stejně tak není zákonné jednání zaměstnanců, kteří si v pracovní době „odskočí“ na pivo nebo skleničku do nedaleké restaurace a svoje jednání odůvodňují tím, „že nejde o pracoviště“.

**Zákaz požívání alkoholických nápojů se vztahuje i k mimopracovní době** tehdy, pokud by ovlivnění alkoholem mohlo přetrvávat až do nástupu do práce. Tomu odpovídá i povinnost zaměstnavatele (řídících pracovníků, vedoucích...) nepřipustit, aby zaměstnanec vykonával práce, jejichž výkon by neodpovídal jeho schopnostem a zdravotní způsobilosti. Pokud by zaměstnanec měl snahu nastoupit například na ranní směnu pod vlivem alkoholu z předcházejícího večera nebo noci, má zaměstnavatel povinnost ho k výkonu práce nepřipustit, protože je momentálně zdravotně nezpůsobilý.

**U vlivu alkoholu na práci je nutno rozlišit krátkodobé vlivy působící zejména v průběhu směny a dlouhodobé**, které mají vliv na celkovou výkonnost zaměstnance i kolektivu.

Krátkodobý vliv alkoholu na výkon práce se projevuje již při požití malého množství alkoholu. Při požití například půllitru desetistupňového piva je doba potřebná k vymizení alkoholu jedna hodina, půllitru dvanáctky tři hodiny. K tomu, aby zaměstnanec nebyl schopen nastoupit do práce, například na ranní směnu, stačí, když předtím večer vypije pět dvanáctistupňových piv. Doba vymizení alkoholu z krve je deset hodin.

Zaměstnanci jsou povinni podrobit se na pokyn vedoucího zaměstnance zjištění, zda nejsou pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. **Příslušný vedoucí zaměstnanec, který má právo ukládat zaměstnancům, aby se podrobili zkouškám na zjištění alkoholu, může být stanoven pouze pracovním řádem (§135 odst. 4 písm. g) zákoníku práce)** a ne vnitřním předpisem jako tomu bylo dosud. Není-li toto oprávnění jednat za zaměstnavatele stanoveno v tomto předpise, nemusí zaměstnanec příkaz uposlechnout a neporušuje pracovní kázeň. (Poznámka autorky: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost – ředitelství nemá pracovní řád. Ten byl v loňském roce bez náhrady zrušen.)

V opačném případě by mohlo jít o porušení pracovní kázně s nepříznivými důsledky pro zaměstnance – možnost výpovědi nebo okamžitého zrušení pracovního poměru, případně uplatnění náhrady škody a podobně.

Tolik k striktní literě zákona. Všichni jistě chápeme, že praxe nemusí být tak přísná jako teorie, protože vždy záleží na nás jednotlivcích, jaké pracovní vztahy si navzájem vytvoříme. Ale na druhou stranu si myslím, že každý z nás by měl být informován o tom, co může očekávat při případném střetu se zákonem, který už potom nemůže být „tolerantní“.

Ing. Alena Vaňková,  
zaměstnanecký odbor ředitelství, ☎ 96 19 23

# Pražský dopravní zeměpis II

## 19. část Řepy

Městská část Praha – Řepy nemá tak průhledný původ svého pojmenování, jak by se na první pohled možná zdálo. Ještě v minulém století ji v některých geografických publikacích najdeme pod jménem Žepy, což znamená ves Žepů či Žepovy rodiny. Kdysi tu bývala také ves Čistovice, ta však dávno zanikla a dnes ji připomíná jen pojmenování jedné z bělohorských ulic.

Někdejší Žepy patřily ještě v první polovině 13. století břevnovskému klášteru, pak je nějaký čas vlastnila (podle všeho ne v souladu s tehdejší právní rodina pražského měšťana Frovina a v roce 1278 musely být klášteru vráceny. V roce 1421 je zabrala pražská města a záhy se dostaly po částech do soukromých rukou. Jednu část v roce 1448 vlastnila Johanka ze Žep a po ní Prokop ze Šárky a jeho syn. Postupně se tento díl vsi stal majetkem záduší sv. Valentina na Starém Městě a v roce 1758 jej získalo nejvyšší purkrabství.

Druhou část Žep vlastnili v polovině 16. století Údrčtí z Údrče, v roce 1585 Žďárští ze Žďáru, kteří ji přičlenili ke svému kladenskému panství. Asi koncem 17. století se tato část vsi stala součástí tachlovického panství Karla Jáchyma Bredy, které pak převzali bavorské vévodové (podobně jako například sousední Zličín). Koncem 18. století byly obě části vsi spojeny v rámci tachlovického panství.

V polovině 19. století se Řepy staly samostatnou obcí v politickém okrese smíchovském. Součástí obce také byla Bílá Hora, nemíníme tím však známé bojiště, jak bývá někdy nepřesně uváděno, ale skupina tří domů v blízkosti Malého Břevnova či jak se tehdy také říkalo – Břevnuvka. Jméno Bílé Hory (i Bílé hory) bylo odvozeno od zdejších opukových lomů. Uvádí se, že ze zdejšího bílého kamene byla vystavěna větší část historické Prahy. V roce 1869 měly vlastní Řepy 429 obyvatel. Pak se počet obyvatel pohyboval kolem tisícovky, aby v roce 1930 vzrostl na 2339, především v důsledku velkého stavebního rozvoje na Bílé Hoře.

Od 1. ledna 1968 se staly součástí hlavního města a byly přičleněny do městského obvodu Praha 6. I nadále zde však existoval také místní národní výbor. K zásadní správní změně došlo po zahájení výstavby zdejších sídlišť v jižní polovině katastru. V letech 1977 až 1985 bylo stavěno sídliště Řepy I (východně od Slánské ulice) a v letech 1979 až 1987 Řepy II (západně od Slánské). Jak bylo tehdy zvykem, bylo území sídlišť vyčleněno z pravomoci MNV a připojeno přímo do územního obvodu ONV Praha 6, zatímco tzv. stará zástavba a Bílá Hora zůstaly spravovány MNV Řep. Zřejmě v souvislosti s touto správní změnou byla v roce 1983 připojena část katastrálního území Motol ke katastrálnímu území Řep, aby sídliště nevytvářela oddělenou enklávu Praha 6. Při správní reformě hlavního města v listopadu 1990 zůstal řepský katastr rozdělen i nadále mezi dvě městské části, přičemž městská část Praha – Řepy se v té době stala svojí rozlohou (1,6 km<sup>2</sup>) nejmenší ze všech pražských městských částí. Teprve v listopadu 1994 bylo celé katastrální území opět sjednoceno pod správou městské části Praha – Řepy. Ta měla v roce 1997 celkem 22 400 obyvatel na 3,25 km<sup>2</sup>.

Na katastru Řep najdeme i některé zajímavé stavební památky církevního rázu. V samotné obci byl už ve třetí čtvrtině 12. století postaven románský kostel sv. Martina. Ve druhé polovině 18. století byl upraven barokně a o století později byla jeho věž upravena v duchu klasicismu.

Další kostel nalezneme na Bílé Hoře hned vedle karlovarské silnice. Byl postaven v letech 1704 – 1714 na paměť vítězství císaře v pro Čechy nechvalně známé a nešťastné bitvě na Bílé hoře. Tento poutní kostel byl zasvěcen Panně Marii Vítězná a byla do něho začleněna zdejší o něco starší kaple, která zde byla ze stejného důvodu postavena už v roce 1628 (uvádějí se také léta 1622 až 1624). Kostel byl rozšířen o ambity, ke kterým byly postupně přistavěny další kaple – Jeruzalémská s Božím hrobem, sv. Vojtěcha,

sv. Jana Nepomuckého, Nejsvětější Trojice a konečně sv. Václava.

V těsném sousedství kostela je objekt známý jako Velká hospoda. Také jeho původ je církevní. Původně tady začali v roce 1627 stavět klášter příslušníci řádu servitů, rozestavěli i kostel. Nakonec rozestavěný areál opustili (přý pro nedostatek vody) a z nedokončeného kláštera se už v roce 1673 stal zájezdní hostinec.

V roce 1856 v obci kongregace milosrdných sester zřídila ústav pro nalezence, ke kterému byl přistavěn o šest let později kostel a v roce 1865 zde vznikla první ženská trestnice v Čechách. Mnoho let zde pracoval jako zahradník známý český zločinec Václav Babinský. Dnes je tu domov sv. Karla Boromejského pro sociální a ošetřovatelskou péči.

Kdysi byla na řepském katastru pískovna a později zde vznikly i menší průmyslové objekty. V západní části Řep byl zřízen Výzkumný ústav zemědělské výroby a v oblasti bělohorské zástavby vznikla Státní zkušebna zemědělských strojů.

Z objektů městské infrastruktury nesmíme opomenout autobusové garáže pražského Dopravního podniku, ze kterých začaly být vypravovány první autobusy 15. srpna 1982. Nacházejí se v severní části řepského katastru.

Vlastní obec Řepy sice přímo na žádné státní silnici neležela, ale měla poměrně blízko hned ke dvěma, karlovarské a plzeňské, které byly ve směru sever – jih propojeny další významnou cestou (dnešní ulice Slánská), která dále pokračovala severním směrem přes Ruzyň, kde byla dlouhá léta známá především pod názvem Dlouhá míle. Silniční spojení s pražskou aglomerací tedy nabízelo dvě základní možnosti cestování, přes Břevnov a Hradčany nebo přes Košíře a Smíchov. Tyto možnosti se nabízejí přednostně i dnes.

Jako na mnoha dalších cestách vedoucích mimo Prahu, byla u hranic města pro vytvoření Velké Prahy v roce 1922 vymezena tzv. čára potravní daně, která vedla po slánské a karlovarské silnici, takže bělohorská zástavba byla v pražském daňovém obvodu. Úřa-



Foto: Petr Malík

dy potravní daně byly postaveny u Bílého Beránka a na dnešní křižovatce Karlovarské a Drnovské. Výběrčí místo bylo později zřízeno také na cestě z Řep na Bílou Horu (na křižovatce dnešních ulic Žalanského se Slánskou). Potravní daň byla zrušena v roce 1942.

V roce 1872 se jihozápadního okraje katastru Řep dotkla i železniční trať Buštěhradské dráhy. O historii železničního a nejstaršího období autobusového provozu, který byl veden po Plzeňské, jsme již psali v prvním dílu našeho seriálu, v části věnované Zličínu. Proto se tentokrát omezíme na větev bělohorskou. Počátky hromadné dopravy v tomto směru jsou spojeny s častým porušováním právních předpisů. Dne 30. listopadu 1931 zahájil autobusovou dopravu Jan Holub, který o dva týdny dříve zrušil svoji autobusovou linku do Modřan, kterou provozoval bez koncese. Ani zřejmě nepředpokládá, že tento podnikatel zahájil i ve svém novém působišti dopravu bez řádného živnostenského povolení. Zdá se, že linka, kterou zavedl, jezdila nejdříve v okružní trase Vypich – Bílá Hora – Ruzyň – Lišec – Vypich. Koncesi ale Holub získal až 30. srpna 1932. Jen krátce po Holubovi, v prosinci 1930, začal jezdit v úseku Vypich – Bílá Hora – Řepy soukromý autobus Marie Bezkočkové. Také ona živnost provozovala bez koncese a zde patrně jen krátce. V roce 1932

jsou doloženi ještě další dva podnikatelé, Němeček a Davídek, kteří zkusili jezdit v trase Vypich – Bílá Hora. Největším konkurentem Holuba ovšem byly pražské Elektrické podniky, které zahájily 11. prosince 1932 provoz na lince T, také z Vypichu na Bílou Horu. Potřebnou koncesi pro tento úsek získaly už v roce 1930. Je dochovalo mnoho dokumentů o tom, jak se Holub snažil autobusům EP škodit jak mohl. Dopravu omezil jen na výdělečný úsek na Bílou Horu a úmyslně jezdil za poloviční jízdné než Elektrické podniky, tj. za 50 haléřů. Když EP také snížily jízdné, zavedl Holub pro směr na Bílou Horu jízdné pouhých 20 haléřů. Bez povolení dovážely Holubovy autobusy děti do školy Na Marjánce v Břevnově a 7. října 1933 mu při jedné takové „školní jízdě“ musely úřady zabavit dočasně autobus a udělit pokutu. A to nemluvíme o mnoha sčávnalostech jeho řidičů vůči městským autobusům.

Intenzivní výstavba rodinných domků na Bílé Hoře byla pro Elektrické podniky dostatečnou zárukou rentability pro výstavbu tramvajové tratě, a tak se 17. října 1937 v severozápadním koutu řepského katastru poprvé objevily tramvaje linky číslo 22, ke které záhy přibyla ještě „jednička“. Autobusová linka T mohla být zrušena a také konec Holubova podnikání na Bílé Hoře na sebe nedal pochopitelně dlouho čekat. Během válečného období byli obyvatelé vlastních Řep odkázáni převážně jen na železnici.

Po válce jezdilo po obou státních silnicích, plzeňské i karlovarské, mnoho průběžných autobusových linek ČSAD, avšak pro vlastní Řepy neměly po spojení s Prahou většinou význam. Zásadní změnu přinesl až počátek padesátých let. Dne 3. listopadu 1952 zahájila provoz linka ČSAD č. 01115 ze Smíchova k Bílému Beránku a přes Zličín na Bílou Horu. Zajistila na další základní dopravní obsluhu Řep. V roce 1960 to bylo téměř dvacet spojů denně. Jízdné z Řep na konečnou tramvaje na Bílé Hoře stálo jednu korunu, cesta na Smíchov 3,80 Kčs.

Po připojení Řep ku Praze tuto linku nahradila autobusová linka pražského dopravního podniku č. 164 v trase Kotlářka – Zličín – Řepy – Bílá Hora. (Autobusová linka č. 108, která jezdila od roku 1960 přes Ruzyň na Bílou Horu neměla pro vlastní Řepy valný význam, protože případné spojení na letišti zajistila také linka ČSAD.) Zásadnějším přínosem se staly už linky, které vznikly v souvislosti s výstavbou sídlišť. Linka č. 180 byla zavedena 20. května 1979 v trase Sídlíště Řepy (tak se jmenovala provizorní konečná zastávka na Slánské silnici) – Bílá Hora – Špejchar, která zajistila přímé spojení na metro, ale také spoje-

ní k úřadům Praha 6. Až do konce července 1982 ale jezdila jen v pracovní dny, pak celotýdenně a konečně v Řepích se přesunula do Skutečského ulice. Od 8. listopadu 1979 jezdila také špičková linka č. 225, rovněž z konečné Sídlíště Řepy na Slánské, na autobusové obřadště Kotlářka. V letech 1983 až 1985 dočasně nejezdila, ale pak byla prodloužena do Bazovského ulice, kde zajistila obsluhu sídlišť Řepy II. Od roku 1981 jezdila přes Řepu také linka č. 257 ze Sobína na Bílou Horu.

Zásadní reorganizaci dopravy v Řepích přinesl rok 1988. Dne 26. října zahájila provoz nová tramvajová trať v úseku Vozovna Motol – Sídlíště Řepy se smyčkou před Zličínským (či chcete-li, řepským) nádražím. Linky č. 4 a 9, které sem byly jako první zavedeny, zajistily přímé a kvalitní spojení s centrem města. Současně došlo i k zásadní reorganizaci zdejších autobusových linek. Další komplex změn pak přinesl rok 1994, kdy bylo prodlouženo metro do Zličína. Dnes je městská část Praha-Řepy (včetně Bílé Hory) spojena s různými částmi hlavního města prostřednictvím 5 denních a 2 nočních tramvajových linek a 4 městských autobusových linek a příměstské linky č. 347. Několik železničních spojů má dnes, proti minulosti, již jen malý význam.

-pf-, -fp-



## Celostátní soutěž revizorů skončila naším triumfem

Jako každoročně, tak i v letošním roce se zúčastnili pražští revizoři „neoficiálního mistrovství ČR přepravních kontrolorů“, které se uskutečnilo ve dnech 11. až 13. října v hotelu Lázně ve Zlíně pod patronací Sdružení dopravních podniků ČR. Naši zástupci si nevedli vůbec špatně, z obou kategorií (jednotlivci a družstva) si odnesli ceny určené vítězům.

Pořádající Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o. se IV. ročníku celostátní soutěže pracovníků přepravních kontrol tuzemských dopravních podniků zhostila s maximální profesionalitou a během celé této soutěže nedošlo k žádným problémům, které by ji mohly negativně ovlivnit. Ke zdárnému průběhu soutěže přispěla naprosto jednoznačně i ta skutečnost, že celé soutěžení probíhalo v „tvrdé anonymitě“ tak, že ani samotní revizoři neznali vylosovaná čísla ostatních soupeřů. Nezávísle porota rozhodčích tedy nehodnotila konkrétní dopravní podnik nebo jméno jednotlivce, ale vyhodnocovala čísla, která si soutěžící v úvodu soutěže vylosovali. Toto opatření přispělo k regulaci celého soutěže a vymizely tak pochybnosti o možném „nadržování“ konkrétnímu subjektu.

Dobrá organizace, pečlivě připravený soutěžní i mimosoutěžní program, maximální využití výpočetní techniky při zpracování výsledků, byly kladem zdárného průběhu soutěžení a patří se poděkovat jejich organizátorům.

30 soutěžících z 10 dopravních podniků bojovalo o mety nejvyšší ve znalosti z právních předpisů, o které se opírá činnost přepravních kontrol v dopravních podnicích, v řešení modelových situací, se kterými se během svého výkonu služby revizoři setkávají a součástí byly i náročné písemné psychotesty.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost do soutěže vybral trojici soutěžících ve složení Mgr. Miroslav Turek, Jiří Fiedler a Michal Prchal. První dva jmenovaní obsadili prvá dvě místa a pan Prchal neuvěřitelně čtvrté. Tím pražský dopravní podnik získal první cenu i v soutěži družstev.

Letošní neoficiální mistrovství ČR přepravních kontrolorů nebyl pouze napínavý soutěžní boj, ale pořadatelé připravili i zajímavý doprovodný program. Revizoři mimo jiné navštívili obuvnické muzeum včetně Baťova mrakodrapu a muzeum historických vozidel Samohyl ve Zlíně. Přátelská setkání s revizory jiných dopravních podniků a výměna poznatků a zkušeností, které je možné využít v jejich budoucí práci, sem samozřejmě patřily také.

**Výsledky: Jednotlivci:** 1. Miroslav Turek (Praha), 2. Jiří Fiedler (Praha), 3. Růžena Hučíková (Zlín – Otrokovice), 4. Michal Prchal (Praha). **Družstva:** 1. Praha, 2. Zlín – Otrokovice, 3. Brno, 4. Ostrava, 5. Hradec Králové, 6. Olomouc, 7. Ústí nad Labem, 8. Most a Litvínov, 9. České Budějovice, 10. Pardubice.

**Josef Hocek,**  
vedoucí odboru přepravní kontroly

## Napsali o nás

MF Dnes (23. 10. 2000)

Dopravní podnik naplánoval na konec října a začátek listopadu pravidelnou revizi lanové dráhy na Petřín. „Provoz na lanové dráze podléhá velmi přísným předpisům, a proto na ní provádíme vždy dvakrát do roka pravidelné revize. Jednu před a jednu po ukončení hlavní turistické sezóny,“ uvedla mluvčí Dopravního podniku Zuzana Knoblochová.

Právo (23. 10. 2000)

### Bezhlední řidiči blokují tramvaje

Stále častěji se stává, že bezhlední řidiči blokují v metropoli stovky cestujících městské hromadné dopravy. Automobilisté totiž mnohdy odstavují své vozy přímo na kolejích. Řidiči tramvají a cestující mnohdy čekají i několik desítek minut, než budou moci jet dál.

MF Dnes (21. 10. 2000)

### Čechův most bez dopravy

Řidiči i cestující v městské hromadné dopravě si museli zvyknout na opravu bez Čechova mostu, který je na deset měsíců uzavřen kvůli rozsáhlé rekonstrukci a až do začátku července příštího roku nemohou po tomto mostě jezdit ani tramvaje, ani automobily, a most je dokonce uzavřený i pro chodce. Oprava mostu a přilehlé křižovatky omezila i dopravu na nábřeží Edvarda Beneše. Tramvaje se na nábřeží mezi stanicí Malostranská a nábřeží kapitána Jaroše vrátí v polovině listopadu.

Vybral ing. Jan Urban

## Školní střípky

Život v dnešním světě si již těžko umíme představit bez použití robotů na zpracování informací jménem PC (čti personální počítač). Ať se nám to líbí nebo ne, k dovednostem a znalostem, které vedle zvládnutí cizích jazyků potřebuje dnešní člověk, patří i obsluha počítačů a celé řady programů. To je důvod, proč se tyto znalosti vyučují povinně na středních školách i učilištích. Lze konstatovat, že ze strany žáků je (až na výjimky) o tento druh trýznění zájem. Není proto divu, že jsme plně obsadili autobus se zájezdem na počítačový veletrh Invox v Brně.

To, že se v Brně koná Invox, poznáte už na dálnici D1. Je-li běžně plná aut, ve dnech veletrhu je těch aut ráno ve směru do Brna a večer při jízdě nazpět o mnoho víc. Řada uzavírek pak způsobí, že na cestu z Prahy do Brna potřebujete téměř pět hodin.

Na výstavišti se o přízeň návštěvníků ucházela spousta firem ve snaze upoutat zájem o novinky

## Byli jsme na Invoxu

hardwaru a programového vybavení, a časem získat peníze za koupi jejich produktů. Reklama vkusná i vlezlá, dokonce bombastická. Arény s bohatou show provozovatelů mobilních telefonů připomínaly Kotel z televizního kanálu Nova, (moderátorka Jílková měla dost následovníků u mikrofonů, kteří zásobili reprobedy ohlušujícími decibely). Stejně tomu bylo i v pavilonech nabízejících hry, Internet, DVD a jiné produkty digitálních zařízení, programy všeho druhu – od účetnictví přes grafiku až po systémy CAD. Na každém kroku produkty, které se snaží firmy dostat do kanceláří a provozoven firem, ale i do našich domácností.

To vše žáci naší školy viděli, část si vyzkoušeli a po návratu do školy budou zehrat, že na našich zařízeních ten svět virtuální reality, který shlédli, je zatím ještě nedostupný. Ale kam se svět informatiky řítí v nejbližší budoucnosti, o tom mají alespoň tušení díky jednomu dni pobytu na Invoxu. –sou–

## Ústřední technická knihovna informuje

Opět upozorňujeme pracovníky naší společnosti na možnost využití tzv. meziknihovní výpůjční služby. V rámci meziknihovní výpůjční služby vám můžeme zdarma půjčit jakoukoliv knihu z fondu Městské knihovny, Obvodní knihovny Praha 7, Národní knihovny, Státní technické knihovny a z Ústřední technické knihovny dopravy.

V kanceláři Ústřední technické knihovny Dopravního podniku (nová budova, 6. patro, dveře č. 629) jsou k dispozici také denní tisk, odborné domácí a zahraniční časopisy, slovníky a encyklopedie. Vybrané články nebo informace vám můžeme ihned na místě oxerodoxovat. –ÚTK–

# PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

**VODOROVNĚ:** **A.** Park; kladný ion; Gogolův pseudonym; bomba; vysoká karta. – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Popěvek; asijský jelen; bouda pastýře; Starořecké; planetka. – **D.** A sice; název; vodní rostlina; setnina; útok. – **E.** Potáč; cúpek (řidčeji); zápisník; spodek vozidla; souhlas. – **F.** Italský houslař; hnací stroj; zpěvnost; pouze; značka zlata. – **G.** SPZ Vsetína; domácí zvíře; značka klobouků; bývalý estonský šachista; švédský vynálezce dynamitu. – **H.** Zlý skrítek; skupenství vody; ledovcový blok; kyselinotvorný prvek; česká řeka. – **I.** Severské mužské jméno; Haškův kurát; telefonovat; americký herec; oddělená část. – **J.** Mnilské konopí; lékárenský nováček; náš prezident; hradba; iniciály herce Lukavského. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Ozvěny; potřeby kovbojů; období; mrtvý jazyk; svo-bodný statek.

**SVISLE:** **1.** Brýle; pastýřská pištala; planetka. – **2.** Inicialy Delona; část molekuly; slabý tvor. – **3.** Opravná loď; protiklad; naše metropole. – **4.** Výtažek z bylin; stůj; lyžařský pozdrav. – **5.** Divák při kartách; manžel Rebecky; domácky Aida. – **6.** Starší zájmeno; část molekuly; mongolský rolník; značka arzenu. – **7.** Značka titanu; rupání; střešní zídka. – **8.** Název písmene; v tomto v roce; zrození. – **9.** Severská usedlost; nádoba s uchem; kultovní objekt. – **10.** Umělé vlákno; dravec; značka ytterbia. – **11.** Tělovědec; pona. – **12.** Hle; diblík; stepní tráva. – **13.** SPZ Ostravy; chemický prvek; řídké tkanivo. – **14.** Příklad; Stendhalova postava; lotyšská měna. – **15.** Knap; kosit; SPZ Jihlavy. – **16.** SPZ Ústí nad Labem; Evropan; tělo z řečtiny; název písmene. – **17.** Česká

Tajenka z čísla 10: Na koně, kteří dobře táhnou, se hodně nakládá. (Německé přísloví)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
A																					
B																					
C																					
D																					
E																					
F																					
G																					
H																					
I																					
J																					
K																					
L																					

řeka; bulharský bojar; bulharský přístav. – **18.** Letadla; modla; spojovací zákop. – **19.** Pohřební obět; počítač; kuchyňská potřeba. – **20.** Klerika; slonová kost; inicialy herce Oliviera. – **21.** Notace malé rošády; geometrické těleso; souvislá řada

**Pomůcka:** Ate, enata, Lars, Lat, soma

PaedDr. Josef Šach

# Zkušební provoz prototypu označnické zastávky MHD (zastávkového sloupku)



Foto: Petr Malík

vaj nebo kombinaci autobus a tramvaj. Do této skříň lze instalovat i systém DORIS. Na spodní části sloupu je přivařen závěs pro nasazení odpadkového koše.

Jednotlivé varianty se liší velikostí střední a spodní skříň. Ty se vyrábějí ve třech velikostech pro umístění 6, 12 nebo 18 linek. Do střední skříň se umísťuje název zastávky, číslo linky a směr další

Prototyp nového označnické zastávky městské hromadné dopravy navrhla a po připomínkách zástupců jednotlivých dopravních úseků také vyrobila firma ELTODO – POWER, s. r. o. ve třech variantách pro podmiňky zkušebního provozu.

V horní skříni, upevněné na vrcholu sloupu, je umístěn piktogram označující typ dopravního prostředku, pro který je zastávka určena. Jedná se o autobus, tramvaj nebo kombinaci autobus a tramvaj. Do této skříň lze instalovat i systém DORIS. Na spodní části sloupu je přivařen závěs pro nasazení odpadkového koše.

jízdy příslušné linky. Dolní skříň se používá k umístění standardních jízdních řádů. Celek je proti korozi chráněn žárovým zinkem s povrchovou úpravou práškovou barvou.

Všechny oboustranné skříňe jsou osazeny vlastním světelným zdrojem, přístup do skříňe je umožněn odklopením horní stěny po odjištění zámku. Výměna čísla a směru linky a jízdního řádu se provádí pouze zasunutím do drážek v rozptylové desce skříňe.

Uspořádání elektrovýzbroje skříňe je konstrukčně řešeno tak, že při běžné výměně čísel linek, směru a jízdního řádu nemůže dojít k úrazu elektrickým proudem. Výměnu tedy může provádět osoba poučená bez vyšší elektrotechnické kvalifikace.

Na návrh zástupců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti instalovali pracovníci realizační divize ELTODO – POWER, s. r. o. 4 kusy prototypu označnické v termínu 7. až 9. října 2000 na následujících zastávkách:

- tramvaje – Karlovo náměstí (ve směru od Národní třídy) – světelné provedení,
- tramvaje – I. P. Pavlova (ve směru od Náměstí Míru) – světelné provedení,
- tramvaje a autobusy – Náměstí Míru (ve směru od I. P. Pavlova) – světelné provedení,
- autobusy – Náměstí Míru (ve směru od Vršovic – Francouzská ulice) – nesvětelné provedení.

Zkušební provoz je naplánován na 6 měsíců a po tuto dobu bude technický servis provádět ELTODO – POWER, s. r. o., obslužný servis (aktualizaci jízdních řádů, informace o změnách provozu) bude provádět Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. **Ing. Jiří Pavlíček, 90 222**

## Dokončení další stanice metra na trati B

Jak je všeobecně známo, IV. provozní úsek trati B byl zprovozněn na podzim roku 1998, a to v omezeném rozsahu. To bylo dáno výší investičních prostředků, které mohlo hlavní město Praha na výstavbu metra uvolnit.

Zároveň byl stanoven harmonogram dostavby tohoto provozního úseku. Nutno konstatovat, že tzv. postupové termíny se daří plnit především díky zajištění investičních prostředků.

V říjnu 1999 tak byla uvedena do provozu s cestujícími stanice Hloubětín včetně povrchů, v červnu 2000 západní vestibul stanice Vysočanská, v červenci 2000 bylo provedeno opláštění mostu na mezistančním úseku Rajska zahrada – Černý Most, s tím zároveň dokončeny pochozí stezka na mostě a další parkovací plochy podél Ciglerovy ulice, v září 2000 větrací objekt před stanicí Rajska zahrada včetně terénních a sadových úprav a dalších parkovacích ploch.

V současné době se zahajuje dostavba poslední stanice, která není v provozu pro cestující, stanice s původním názvem ČKD. Tato stanice byla zakonzervována ve stavu, který zaručoval bezpečný provoz na trati. Dostavba v reálné podobě představuje

dokončení veřejných prostor ve stanici (žulové dlažby, definitivní ostění stanice, osvětlení, informační systém), eskalátorového tunelu, vestibulu včetně povrchů a větracího objektu. S tím samozřejmě souvisí dokončení a kompletace technologických provozních souborů.

Práce na dostavbě se budou provádět podle vypracované projektové dokumentace. Protože vývoj nových technologií se nedá zastavit, dojde zde k drobným úpravám. Týká se to například definitivního ostění stanice. Na tomto provozním úseku byl použit nový prvek – smaltované plechy, které byly instalovány ve stanicích Vysočanská a Hloubětín.

Za dobu provozu vznikla názorová diskuse především v otázkách rozsahu a barevnosti použitého materiálu. V současné době probíhá vyhodnocení alternativních návrhů a problematika bude uzavřena v krátké době, aby nebyl narušen postup výstavby.

Závěrem jedno upozornění. Musíme si zvysknout, že bylo rozhodnuto o přejmenování stanice na Kolbenovu. Zprovoznění této stanice se předpokládá ve druhém čtvrtletí roku 2001.

**Ing. Miloslav Drholec,  
Inženýring dopravních staveb, a. s.**

## Vlastníma očima I maličkosti rozhodují

Prožili jsme měsíc naplněný množstvím významných událostí, o kterých se ještě dlouho bude hovořit nejen mezi zaměstnanci našeho podniku. Posuďte sami.

Výroční zasedání MMF a SSB a doprovodné události v pražských ulicích. Snad jen kdyby Praha hostila olympijské hry bylo by na naše zaměstnance naloženo více než v oněch zájmových dnech roku 2000. I na tomto místě se sluší poděkovat za skvěle odvedenou práci.

Více než patnáct tisíc kilometrů daleko, v australském Sydney, se v těchto dnech konaly Hry XXVII. letní olympiády. Často jsme v těch dnech slyšeli o skvělých výkonech a překonání hranice lidských možností. Ale myslím si, že skvělé výkony a hranice lidských možností se posouvají i v ulicích Prahy. Jen se zkuste zeptat někoho, kdo se na zajišťování mimořádné dopravy podílel. Navíc jsme pravidelný provoz zachovali v obvyklém rozsahu.

Od skončení zasedání neuběhlo ani deset dní a sešli jsme se na půdě Hudebního divadla v Karlíně, abychom si při čtyřech představeních připomněli 125. narozeniny městské hromadné dopravy na území našeho města. A koncem týdne jsme uspořádali asi nejlepší Den otevřených dveří za dobu jeho čtyřleté existence. K tomu je nutno připočítat i jízdu historické tramvaje, připomínající výročí.

A přesto mi zůstaly v paměti tři drobnosti, které většinou jen přehlédneme, jako by se „nechumělo“. Souběžně s námi oslavoval 125. výročí zahájení fungování městské hromadné dopravy také polský Krakov. Z velmi dobrých oslav mi zůstane v paměti moment, kdy na pódium jednoho z hlavních krakovských divadel napochodovala asi dvacítká zaměstnanců podniku a z rukou primátora města obdržela medaile za dobrou službu městu v barvách Dopravního podniku.

Škoda, že jsme k podobné akci také nenašli od-

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

**V listopadu 2000 oslaví 70. narozeniny:**

Jan Novák – ED, provozovna Vokovice (30).

**V listopadu 2000 oslavují 60. narozeniny:**

Josef Dolejší – ED, prov. opravna tramvaj (44), Jan Figr – A, garáž Vršovice (35), Josef Kabourek – A, garáž Řepy (36), Vladimír Kalina – ED, provozovna Strašnice (42), Miroslav Kalný – ED, prov. opravna tramvaj (42), Miroslav Kolín – A, garáž Kačerov (35), Petr Krátký – M, služba sděl. a zabezpečovací (27) Josef Mládek – A, garáž Dejvice (30), Jiří Novotný – M, služba staveb a tratí (20), Ivo Válek – A, garáž Dejvice (33), Bohumil Vršecký – A, DOZ Hostivař (24).

**V listopadu 2000 oslavují 50. narozeniny:**

Jan Bezouška – A, garáž Kačerov (20), Vladimíra Hellerová – M, technický úsek (21), Petr Hercík – M, služba staveb a tratí (20), Karel Hlávka – A, garáž Řepy (10), Bedřich Holinger – M, sl. sděl. a zabezpeč. (23), Karel Horák – ED, provozovna Hloubětín (29), Petr Kazimír – M, služba ochran. systému (27), Bohuslava Kudrnová – ED, odb. obch.–zásob. (30), Ladislav Loskot – M, technický úsek (20), Vladimír Matějovský – A, garáž Kačerov (18), František Mendl – ED, provozovna Strašnice (29), Jan Přibíl – Ř, odbor dopravního dozoru (31), Eva Švábová – M, technický úsek (26), Jan Troniček – M, technický úsek (24), Jan Volena – ED, provozovna trakční vedení (28). Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

**Do starobního důchodu odešli:**

Viktor Adamec – A, garáž Kačerov (31), Květa Hodanová – ED, odbor doprava a JŘ (28), Jiří Hostička – A, garáž Kačerov (34), Pavel Klazar – M, technický úsek (20), Pavel Šeří – ED, provozovna Pankrác (24). Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

**Vzpomínáme:**

11. září 2000 nás ve věku 51 let opustil pan Zdeněk Ašenbryl – ED, provozovna opravna tramvaj, který u DP pracoval 17 let.

vahu. Na pozitivním hodnocení a odměnách snad není nic špatného?

Druhá zapamatovaná událost se odehrála několik minut před půlnocí. Z autobusu právě vystupoval mladík a pod paží nesl tramvajovou cedulku linky č. 10. Využil noci a odnesl si jednu zadní orientaci z vozu T3. Svým chováním nás připravil o pár desítek korun, za což by měl dostat vyčíněno, ale existuje jiný způsob? Mladík je buď velkým fanouškem městské hromadné dopravy a právě tato cedulka mu chyběla do sbírky, nebo chtěl někomu udělat radost překvapivým dárkem.

Škoda jen, že přitom musel krást. Některé podniky takové cedulky prodávají. Mnoho zájemců by je asi nekoupilo, ale jini by nemuseli volit pokoutný způsob získávání.

A poslední zážitek z poslední doby se týká ekologie, potažmo třídění odpadu. Je to už několik desítek měsíců zpátky, kdy jsme prosadili v budově v Drahoběřové ulici třídění odpadu. Zakoupili jsme druhý typ odpadkových košů, do kterých jsme dávali pouze papír. V klasických koších zůstal ostatní odpad. Při stěhování jsme přesunuli i koše, ale jaké bylo překvapení, když jsme zjistili, že z obou druhů košů uklízečky házejí odpad do jednoho pytle. Třídění zmizelo ze světa a já se ptám proč. Postupně začínáme třídít odpad doma, tak proč ne na pracovišti? Není to náhodou zase krok zpátky? To už ale posuďte sami a nepropadejte přitom listopadové melancholii.

–bda–